

ASES Y MOTORES

REVISTA DE AUTOMOVILISMO

SAC. 27. N° 144 BUENOS AIRES

1° DE MAYO DE 1965

\$ 30.-



HUGHES - RIO CUARTO, OTRA
CITA CON EL EXITO PARA
CARLOS LOEFFEL



¿Por qué conformarse con menos?

Cualquiera sea la marca de su moto o motoneta, hay una Bujía Champion especialmente diseñada para brindarle máximo rendimiento a su motor; más potencia, arranque más rápido, menor desgaste y más economía. ¿Por qué conformarse con algo inferior?

**EXIJA
SIEMPRE
BUJIAS**



TABLA DE ESPECIFICACIONES

MOTONETAS

ANCON 14 mm . . .	L-90
18 mm . . .	UK-10
BESSONE 125 cm ³ . . .	L-86
CARINA 18 mm . . .	UK-10
14 mm . . .	L-86
CAVINI 18 mm . . .	UK-10
14 mm . . .	L-86
CRAWDET . . .	UK-10
DERRI 14 mm . . .	L-86
18 mm . . .	UK-10
D. K. W. Hobby, . . .	L-86
74 cm ³ . . .	UK-10
74 cm ³ . . .	L-86
DUNKY . . .	UK-10
F. B. A. . . .	UK-10
FELINA . . .	UK-10
J. M. D. . . .	UK-10
N. S. U. Prima 150 . . .	L-81
SIAMBRETTA . . .	L-86
125 cm ³ . . .	L-86
48 cm ³ , 150 cm ³ . . .	L-81
TV 175 . . .	N-84
ZEUS 14 mm . . .	L-81
18 mm . . .	UK-10
808, 505 . . .	UK-10

MOTOCICLETAS

AMALFI . . .	UK-10
AMORETTO . . .	UK-10
ANCON . . .	UK-10

ARAYCO . . .	UK-10
CAVINI . . .	UK-10
CLERI . . .	UK-10
CRAWDET . . .	UK-10
DERRI . . .	UK-10
DEVAL . . .	UK-10
D. K. W. Hobby, . . .	L-86
74 cm ³ . . .	UK-10
18 mm . . .	UK-10
FERRARI 98 y . . .	UK-10
125 cm ³ . . .	UK-10
FLAMINIA . . .	UK-10
GELIS . . .	UK-10
GILERA . . .	UK-10
Sport 150 cm ³ . . .	L-86
S. Sport 150 cm ³ . . .	N-84
JUNIOR'S . . .	UK-10
L. H. . . .	UK-10
M. G. N. . . .	UK-10
M. L. . . .	UK-10
NSU - Quickly . . .	L-86
PUMA 14 mm . . .	L-86
18 mm . . .	UK-10
SUPER 8 . . .	UK-10
TASSI . . .	UK-10
TEHUELCHÉ . . .	L-86
T. T. . .	UK-10
VAGIRO . . .	UK-10
ZANELLA 50, 100, . . .	L-86
125, 150 cm ³ . . .	L-86
ZEUS . . .	UK-10
BROADWAY . . .	UK-10

Publicación, redacción y administración: Larrea 52, Buenos Aires

T. F. 47-3137 - 3234

Fundadores:

F. O. Chiochio y

Julian N. López

Directores generales:

J. J. D'Agostino y

Eduardo E. D'Agostino

Subdirector:

Nicolás A. D'Agostino

Representantes en Italia
tel. 39151

Distribuidores:

Unidad: Antonio Martino,
Carra Ezequiel 1329, Alto
B. 101, y Exterior.
Multivision S.A., c/c de Dr.
Blanco 1400, 600 T. E.
59-6413.

NUESTRA PORTADA



Illustramos la primera página de nuestra revista con la fotografía de Carlos Loeffel, vencedor de las dos etapas y de la prueba entre Hughes y Río Cuarto. Loeffel ha demostrado una vez más, con hechos, su capacidad conductiva pese a su lesión física.

CONCESION N° 1891
FRANQUEO PAGADO

PAQUETA DEPENDIDA
CONCESION N° 5236

REGISTRO PROPIEDAD
INTELLECTUAL N° 654042

HAY QUE PRONUNCIARSE DEFINITIVAMENTE

CUANDO a raíz del Gran Premio Internacional "Dos Océanos" Carlos Loeffel hizo un planteo humano a las autoridades y compañeros de ruta, flojeron a raudales las promesas, e inclusive hubo cartas autorizadas en las que se le pedía que abandonara su decisión de no seguir interviniendo en la mencionada competencia, asegurándose que se gestionaría su revisión sobre la decisión que no le permitía correr en la Capital Federal, dejando vislumbrar una esperanza para el mencionado corredor.

Todo esto fue el tema obligado en las tertulias en su oportunidad, y en una de las recientes pruebas disputadas en el autódromo municipal Loeffel dio una vuelta a la pista, no reglamentando una publicidad que no lo permitía, pero sí como un toque recordatorio para todos los que promediaron sin cumplir hasta el momento.

Como esa prohibición no rige en la provincia, Loeffel se inscribió para correr en la carrera interprovincial entre Hughes y Río Cuarto, ida y vuelta en dos etapas, y ratificando lo que ya había hecho primero en Ensenada y luego en la primera etapa de los "Dos Océanos", superó en brillante acción a los consagrados volantes, ganando los dos tramos y la carrera. ¿Hacia falta esta nueva demostración de capacidad para demostrar que el hombre es apto para correr de igual a igual frente a cualquiera? Entendemos que no. El hecho de que le falte la pierna izquierda no es suficiente motivo para que no se desenvuelva sin problemas en una máquina que domina a la perfección. Lógicamente que para Carlos Loeffel, cuya pasión automovilística ha sido evidenciada claramente en esta recuperación de ánimo y de fuerza moral, no constituye un hecho de gravedad urgente la prohibición de correr en la Capital. Hay demasiadas pruebas en el interior como para que se preocupe mayormente en las tres o cuatro que se puedan correr en el autódromo. Más bien se trata de una cuestión de principios y de lógica. Si puede correr en la provincia, ¿por qué no puede hacerlo aquí? Los médicos de la Comisión Deportiva Municipal han dictaminado que no debe hacerlo a raíz de ese impedimento físico. Es posible que dentro de un cuadro simplemente humanista tengan razón. Tampoco es cuestión de achacarles todas las culpas por una razón sentimental. Ellos han cumplido de acuerdo con una reglamentación y una apreciación indiscutible. Lo importante es que esa reglamentación y esa apreciación no han sido paralelas a las de los médicos del interior, que no encontraron las mismas razones y lo habilitaron para correr. Lo que se discute, entonces, es la dualidad de criterios dentro de una misma causa.

Por otra parte, Carlos Loeffel, por sus actuaciones y sus triunfos ha venido dando la razón a los médicos del interior, demostrando claramente que su pierna ortopédica no es impedimento para correr a promedios de 200 kilómetros horarios. De allí que se aguarde de una vez por todas un pronunciamiento definitivo en el pedido de rehabilitación en la Capital Federal. Además, se lo han prometido autoridades que ahora se pueden borrar con el dedo lo que han escrito con la mano. Loeffel y los aficionados de todo el país aguardan una decisión que no debe demorar demasiado, porque no hay ninguna razón valedera para una postergación.

SUGERENCIAS A PUNTO DE CONCRETARSE

Cuando el periodismo se encara serenamente y con espíritu constructivo, siempre es escuchado y tenido en cuenta. Las sugerencias cobran indudable valor y las mismas se contemplan por estar encuadradas dentro de un sentido de lógica por su afán de colaboración. ASES Y MOTORES está dentro de ese periodismo orientador y sano, entendiendo que la crítica honesta contribuye a corregir errores para construir aciertos. Es por eso que en camino de concretarse dos cosas surgidas en estas páginas, sentimos la satisfacción del deber cumplido y no la vanidad de quien ha tenido un acierto. Declamamos en números anteriores que por el exceso de carreras ofrecidas en el calendario con respecto a la categoría TC, era aconsejable reducir las en parte por una razón fundamental: las máquinas sienten el rigor de las exigencias y las competencias se verían privadas de grandes valores al no tener tiempo de reparar sus coches. El primer nudo se dio con la prueba de Hughes y Río Cuarto. Posiblemen-

te otros clubes imiten y sigan los pasos de quienes han dado el ejemplo. Nos ocupamos también oportunamente de la temporada internacional. Dijimos entonces que podríamos invertir determinada cantidad en la adquisición de máquinas Juniors y que el autódromo devolvería con creces el dinero gastado. Por otra parte, serviría eso como banco de ensayo para nuestros volantes, que no pueden competir con los extranjeros estando en desventaja. Le daríamos también a los aficionados la oportunidad de presenciar el deporte que tanto los apasiona. El viaje de Fango y Bordeu a Europa, pese al hermético silencio, sería respaldado con el propósito de concretar otra temporada internacional para el próximo verano, similar a la anterior. Pero esta vez con más tiempo y bases más sólidas. Bordeu compraría su propio coche para competir con mayores posibilidades, y se encargarían un par de máquinas nuevas para facilitarlas a otros volantes



argentinos. Así será otra cosa. Las confrontaciones de los nuestros con los extranjeros serán más parejas y más interesantes las luchas. Habrá que estudiar bien las condiciones de cada uno y entregárselas a quienes hayan reunido más méritos para conducirlos. Es lo único que honradamente exigimos para que la temporada que está en proyecto no se malogre.

LA DIRECCION

LUIS DI PALMA Y JORGE CUPEIRO

BRINDARON EMOCIONANTE FINAL CON FUEGO DEBAJO DE LA LLUVIA

DESPUES de mucho dialogar, un poco por el mal estado de la pista y otro poco por el probable mal estado de las boleterías, que luego se animaron, el presidente de la CDA dijo que sí y se corrió. El circuito Nº 1 era una pista de patinaje, así estaba cuando Ríos se comió una pared al mediodía y así siguió toda la tarde, confirmando los temores de los dirigentes de la ACTC. En cuanto al otro temor, resultó infundado, el público colmó todos los recovecos y hubo quienes aguantaron estoicamente parados bajo la lluvia los pasos por el curvón y la horquilla. Era indudable que habría que apelar a mucha muñeca para correr en esas condiciones, pero a los muchachos parece que de eso les sobra y salieron a darle con todo. Entre los que salieron, también quiso estar Loeffel, su "filrada" fue inútil y lo sabía. ¿Para qué lo hizo? Así las cosas, se largó la primera serie.

Cupeiro la ganó cómodo, la persecución de Fachini no fue una amenaza, no porque éste no haya logrado un buen manejo pero sí por una diferencia de máquinas harto evidente. Más atrás, Di Palma ballaba sobre la pista como una aceituna, decididamente sus cubiertas no eran lo que estaba

pidiendo una pista en esas condiciones. Las diez vueltas de la segunda serie le resultaron a su ganador un tanto más difíciles que al Chevytú y Galbato tuvo que ajustarse los pantalones para conseguir, recién en las últimas vueltas, superar a Tortone. La tercera serie guardaba un debut muy esperado. Formisano cumplió y además ganó su serie, cosa que pasó a su intervención en la final por fallas en el desgaste de la bomba de aceite, es más que suficiente para un chivo recién nacido.

A esta altura de la tarde, los fierres estaban en su apogeo y el público bramaba por una final de esas para ver de pie, y la tuvo.

No bien largaron, la primera vuelta del Chevytú relegó en el quinto a Cupeiro, con ya siendo ya casi sabido pero como siempre sucedió ya a la salida del curvón para "por encima" y se colocó en punta delante de Galbato. Di Palma venía tercero, cambiadas las gomas por unas más blandas, y se fue acercando paulatinamente a Galbato. Después, en la octava vuelta se cansó de morirle la cola y pasó el segundo puesto. De ahí en más la cosa se puso seria, tanto que en la vuelta siguiente mostró un record de 12m17 km.



La lucha entre Di Palma y Cupeiro fue tremenda bajo la lluvia. Aquí vemos a Di Palma saliendo de la curva seguido por el "chevytú".

A Cupeiro el coche no le daba para más y aguantó la punta mientras pudo, incluso después de perderla en la 11 la retomó, pero para volver a sacrificarla ya definitivamente dos vueltas después. Indiscutiblemente Di Palma arriesgó mucho más, sumando a su pericia el coraje de sus 19 años y ganó. Para los caballistas no habrá sido coincidencia que el número 1 y el 2 se colocaran

exactamente en ese orden de llegada. Para el resto del público fue un final emocionante a cargo de dos maestros.

Alfredo R. Bigoschi (h.)

RESULTADOS GENERALES

Primera serie. (10 vueltas: 31.395,5 metros): 1º Jorge Cupeiro (Chevrolet), 16m.18s.2, a un promedio de 116km.736; 2º Pablo Fachini (Ford), 16m.36s.; 3º Hugo A. Gimeno (Dodge Valiant), 16m.44s.8; 4º Luis Di Palma (Chevrolet), 17m.1s.5; 5º Armando Leguizamón (Chevrolet), 17m.42s.; 6º Nicolás Nagel (Chevrolet), 17m.57s.4; 7º Ernesto Seall y (Ford), 16m.16s.5 y 9 vueltas; 8º Plinio A. Rosetto (Ford), 16m.18s. y 9 vueltas; 9º "El Pampeano" (Chevrolet), 16m.26s.4 y 9 vueltas; 10º Santiago González (Ford), 12m.14s.7 y 5 vueltas; y 11º Base Kudses (Ford), 3m.39s.8 y 2 vueltas.

Segunda serie: 1º Carmelo Galbato (Ford), 15m.56s.7, a un promedio de 118km.139; 2º Elpidio Tortone (Chevrolet), 16m.3s.5; 3º Ricardo Domínguez (Chevrolet), 16m.25s.; 4º Eugenio Guerrero (Ford), 16m.37s.4; 5º Enrique R. Pourciel (Ford), 16m.48s.5; 6º Norberto Pascual (Chevrolet), 16m.18s.; 7º Floreal Colas (Ford),

Jorge Cupeiro anduvo muy bien, pero al final fue sorprendido por la audacia incontrolable del "beche" de Arriciles.





Carmelo Galbato gana en segunda serie pero en la final, cuando luchaba en los puestos de vanguardia, fue relegándose poco a poco hasta clasificarse cuarto.

17m.15s.9; 8º, Osvaldo J. Corti (Chevrolet), 11m.18s. y 6 vueltas; y 9º, Nobel Biglieri (Chevrolet), 9m.36s.7 y 4 vueltas.

Tercera serie: 1º, Vicente Formisano (Chevrolet), 18m.30s. y un

promedio de 114km.166; 2º, Remo Gamalerio (Ford), 16m.37s.1; 3º, Marcial Feijoo (Ford), 16m.48s.2; 4º, Mario Silvani (Ford), 17m.25s.1; 5º, Tulio Montero (Ford), 17m.24s.8; 6º, José Daporta (Peugeot

La lluvia no fue problema al siquiera impedimento para que se oscureciera el brillo de una jornada prometedora en el Autódromo. Los 20 años "irregimentados" de Di Palma hicieron el milagro de mantener pobladas las tribunas pese a la persistente lluvia y su duelo electrificante con Jorge Cupeiro fue algo que no podrá olvidarse fácilmente. Causado en la undécima vuelta el pibe de Arrecife le pasó al entrerriano la recta principal, entre una máquina y otra apenas podía filtrarse un hoja de diario. Parecían pedradas mirando el agua de la pista les formaba una cortina a los costados. Fue algo tremendo. Un suspenso de novela por entrega. Largo Cupeiro volvió a superarlo y sacó bastante ventaja. En la decimoctava vuelta basaron a trompa a trompa por la recta principal, pero Di Palma en el curvón volvió a tomar la punta. El público, empapado hasta los huesos, tiraba frenes a esta lancha encarrilada y leal donde el coraje encendía en fuego de pasión en medio de la tormenta.

COMO ANDUVIERON, VUELTA POR VUELTA, EN EL AUTODROMO

Vuelta	Di Palma	Cupeiro
1ª	1m50s6/10	1m43s1/10
2ª	1m32s4/10	1m32s5/10
3ª	1m30s3/10	1m32s
4ª	1m31s3/10	1m31s7/10
5ª	1m30s2/10	1m31s1/10
6ª	1m30s2/10	1m31s
7ª	1m31s3/10	1m31s
8ª	1m30s1/10	1m31s
9ª	1m28s2/10(*)	1m30s3/10
10ª	1m30s4/10	1m30s
11ª	1m30s6/10	1m31s1/10
12ª	1m32s4/10	1m31s4/10
13ª	1m29s8/10	1m30s7/10
14ª	1m29s5/10	1m31s3/10
15ª	1m30s2/10	1m31s2/10
16ª	1m30s4	1m29s8/10
17ª	1m29s9/10	1m30s3/10
18ª	1m30s2/10	1m30s3/10
19ª	1m30s9/10	1m31s
20ª	1m31s8/10	1m31s7/10
	30m29s8/10	30m32s5/10

(*) Record de vuelta, promedio: 128.145 km.



Luis Di Palma arremetió con todo en la fiesta llena de agua y llovizna al público en suspenso. Venció con calidad y coraje.

404), 17m.25s.3; 7º, Roberto Sarpiero (Ford), 18m.18s.2 y 9 vueltas; y 8º, Julio Devoto (Ford), 3m.38s.3 y 1 vuelta.

Final (20 vueltas: 62.791 metros): 1º, Luis Di Palma (Chevrolet), 30m.29s.8 y un promedio de 123km.536; 2º, Jorge Cupeiro (Chevrolet), 30m.32s.5; 3º, Pablo Fachini (Ford), 31m.29s.; 4º, Carmelo Galbato (Ford), 31m.40s.9; 5º, Egidio Tortore (Chevrolet), 31m.48s.2; 6º, Ricardo Domínguez (Chevrolet), 30m.37s.8 y 19 vuel-

tas; 7º, Ernesto Scally (Ford), 30m.39s.2 y 19 vueltas; 8º, Remo Gamalerio (Ford), 30m.58s. y 19 vueltas; 9º, Norberto Pascual (Chevrolet), 31m.10s.8 y 19 vueltas; 10º, Enrique B. Porcuel (Ford), 31m.24s.6 y 19 vueltas; 11º, Marcial Feijoo (Ford), 31m.47s.2 y 19 vueltas; 12º, Armando Leguizamón (Chevrolet), 30m.38s.7 y 18 vueltas; 13º, Mario Silvani (Ford), 32m.3s.1 y 18 vueltas; 14º, José Daporta (Peugeot 404), 31m.6s.2 y 17 vueltas.

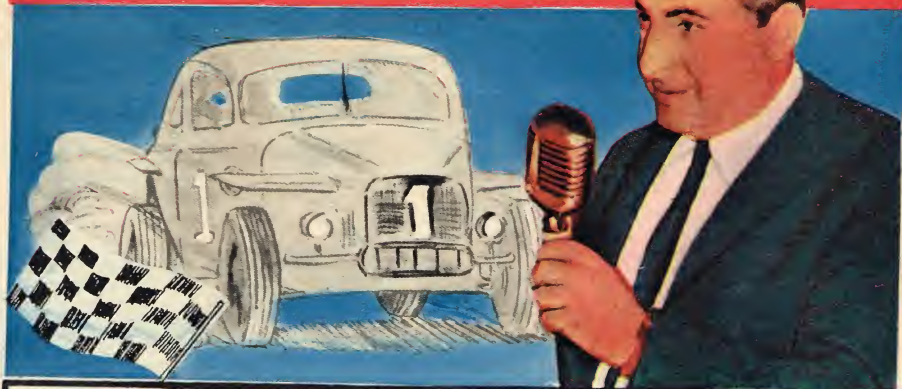


GLADIADOR

un gran reloj de calidad

ahora también
con 21 rubíes

EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO PRESENTA ...



SUS TRANSMISIONES PARA 1965

M A Y O

- 2 Vuelta de La Pampa
- 9 Vuelta de Pergamino
- 16 Circuito Ensenada
- 23 Vuelta de Santa Fe
- 30 Vuelta de Arrecifes

J U N I O

- 6 Vuelta de Córdoba
- 13 Vuelta de Bahía Blanca
- 20 Vuelta de San Francisco (Córdoba)
- 27 Primera Vuelta de Calán (B. As.)

J U L I O

- 4 Vuelta de Córdoba
- 11 Vuelta de Cuyo (Mendoza)
- 18 Vuelta de General Pico (La Pampa)
- 25 Vuelta de Carlos Casares (Buenos Aires)

A G O S T O

- 1 Vuelta de Chacabuca
- 8 Vuelta de Salta
- 15 Vuelta de Pehuajó
- 22 Vuelta de Rojas
- 29 Mar y Sierras

S E P T I E M B R E

- 5 Vuelta de Nueve de Julio
- 12 Vuelta de Olavarría
- 19 Circuito de San Nicolás
- 26 Vuelta de Rufino

O C T U B R E

- 3 Vuelta de Tres Arroyos
- 10 Vuelta de Mercedes
- 17 Vuelta de Junín (Buenos Aires)
- 24 Circuito de Rafaela - 500 Millas Argentinas
- 31 Vuelta de San Antonio de Areco

N O V I E M B R E

- 7 1.000 Millas Argentinas
- 14 Vuelta de Tandil

D I C I E M B R E

- 12 Mar del Plata Automóvil Club
- 13 Vuelta de Bahía Blanca

GRANDES PREMIOS ANUALES

Del 19 al 31 de Octubre

9º Gran Premio Internacional de Turismo

Del 25 de Noviembre al 3 de Diciembre

43º Gran Premio Argentino de Turismo Carretera

AUDICION DIARIA

De lunes a sábados, de 19 a 19.25 hrs



LR6

RADIO

MITRE

COLABORADORES

ALBERTO BORELLO	OSVALDO AGUILAR
NIARCO CARDONA	HECTOR NAVONE
JORGE MILICICH	PEDRO TRAD
FIDEL BLANDI	RAUL TAMARO
TITO CASARES	JUAN ERESKY
"MANDY" BRAUMULLER	ALBERTO E ROMERO
ANTONIO A. SPINELLI	PEDRO OMAR LOPEZ
RODOLFO SAINZ	JUAN C. MERIGONE
OSVALDO NARCISI	OSCAR DE BERNARDO
ISIDRO BONAC	DANIEL ASBORNO
NORMANDO LAVAYEN	OSVALDO DE MENZA
MANUEL AICINER	HORACIO CASTINEIRAS
CARLOS SOTULLO	ARTURO GUERRERO
NICOLAS TUDOR	RICHARD S. SMITH

JIM CLARK sigue su serie de aciertos

GOODWOOD (Inglaterra). — Jim Clark, de Escocia, con un Lotus, ganó la carrera Internacional para coches de fórmula uno.

El tiempo de Clark para las 42 vueltas fue de 57m33s, a un promedio de 150 kilómetros por hora. Durante el recorrido, Clark superó dos veces el récord del circuito, estableciendo una nueva marca de 172,135 kilómetros por hora. El mejor tiempo pertenecía a Hill, quien el año último alcanzó una marca de 171,660 kilómetros por hora.

Joel Siffert, de Suiza, con un Brabham, chocó contra las señales indicadoras de la pista, quedando atrapado en el coche hasta que fue rescatado por los organizadores de la competencia, y no sufrió más que ligeras lesiones en el torso.

En el segundo y tercer lugar se ubicaron, respectivamente, Graham Hill, de Inglaterra, con un BRM, y el australiano Jack Brabham, con un Brabham Hill.

La carrera para autos de turismo la ganó también Jim Clark, en un Lotus Cortina, a un promedio de 128,045 kilómetros por hora.

Debido a un fuerte granizo, los organizadores de las pruebas redujeron la carrera de 10 a 5 vueltas, que fueron cubiertas por Clark en 5m15. Quedó en segundo puesto otro Lotus Cortina, conducido por el británico Jack Sears, y en el tercer puesto un Mini Cooper manejado por John Rhodes.

Los Concesionarios de Ford premiaron a varios volantes

OPORTUNAMENTE, y por considerar que toda clase de apoyo constituye una razón de estímulo en el deporte automovilístico, publicamos una nota a los concesionarios de Ford que se habían constituido en una entidad de fomento para los volantes que corrieran con coches de esa marca y como un llamado de atención para que otras entraran en el mismo planteo, aunando esfuerzos para un mayor éxito. Consecuentes con los propósitos que dieron lugar a la creación de la entidad, los integrantes de la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios de Ford resolvieron premiar a los competidores que intervinieron con coches de esa marca en los recientes Gran Premio Internacional "Dos Océanos", adjudicatarios de esta manera:

Plaquetas de oro: Dante Emiliozzi, Rodolfo de Alzaga, Attilio Viale del Carril, Raúl Chabert, Eduardo Casá, Nello Marsili, Antonio Bertolotto y Héctor Rey.

Medallas de oro: Oscar Landaburu (acompañante de Alzaga), Carlos Fragati (de Viale del Carril), Eduardo Martins, Eduardo Martins (h.), José S. Diez, Luis Dojman, Salvador E. Naso, Juan de Dios Poveda, Juan Carlos Marasco, Ramón Sosa, Ricardo J. Bellini y Julio Trilipich (a todos integrantes del equipo Ford), Oscar A. Gálvez (asesor deportivo de Ford) y Alfredo L. Bascou (ingeniero de fábrica).

Por destacada actuación en pista con autos T.C. 5 cubiertas y 5 cámaras especiales a Julio Devoto (Ampicam) y Carmelo Galbato.

Por antecedentes deportivos anteriores, una caja de velocidad Galaxie a Dante Emiliozzi, Rodolfo de Alzaga, Eduardo Casá y Carmelo Galbato.

NAIROBI (Kenya). — Los hermanos Josender y Jowant Singh, de la comunidad india de Sikh, ganaron el agotador "rally" del África Oriental con un Volvo, que uno de ellos compró de segunda mano.

Los Singh fueron los primeros en la partida y se mantuvieron al frente casi a todo lo largo del recorrido.

Los ganeros de Nairobi son Jeffrey y Simon Persons, con un Peugeot 404, se clasificaron segundos, extraordinariamente. Jeffrey al principio se metió con una manada de búfalos, atropellándolos, pero el único daño que sufrió fue un feroz resaca.

Un Ford británico Cortina G.T., conducido por el dueño de un garage de Kenya, Victor Preston, quien llevó como acompañante a Edward Syder, figuró en tercer lugar, seguido por el Citroën D.S. 19, de Lucien Blumch.

La británica Pat Moss Carlsson, con un Saab, quien mantuvo el segundo lu-

El agotador "rally" de África Oriental

gar en la mayor parte del recorrido, se atrasó después.

Los vencedores tripularon el único Volvo que intervino, siendo la primera vez que un coche sueco gana la competencia.

"Es mi séptima participación y ha sido la más dura", declaró Josender, de 33 años de edad, casi así poder sostenerse en pie después de la carrera, que duró cuatro noches y cuatro días, por Kenya, Uganda y Tanzania. Estaba casi fuera de competencia cuando se hallaba a 1.280 kilómetros de la meta.

Ambos corrieron con los colores de Kenya y ganaron unos 2.800 dólares en premios.

EMILIOZZI: Cuanto más veloz mucho más seguro

El prestigio de Dante Emiliozzi, no cabe duda que está sustentado por sólidos valores, de los que hizo acopio a lo largo de tantas campañas, plenas de éxitos reconocidos. Por eso, cada cosa que tenga similitud con el campeón argentino de turismo carrera, encuentra eco inmediato en el público. De ahí entonces, que haya causado asombro y haya dado lugar a muchas frases humorísticas, el accidente automovilístico que le ocurrió en Olavarría, donde tiene sentados sus reales el destacado deportista.

En efecto, cuesta creer que el hombre que rompió la barrera de los 200 kilómetros de promedio, el volante audaz que sabe lanzar su bólido a registros que superan en algunos tramos los 225 de media haya sido protagonista de un accidente, cuando el automóvil que manejaba iba a "paseo de poliz" por las calles de Olavarría. Si, porque cuando avanzaba a menos de 20 kilómetros, como queriendo evadir la existencia de la bella dama de 18 años que se encontraba en el asiento de un pequeño Renault 41, que se desplazaba, según el informe policial, a 100 kilómetros en la hora. El impacto, tumbó el auto de Emiliozzi, pero felizmente, nada grave ocurrió. Sólo algunos rasguños del popular conductor, que pudo pese a todo estar en Xerochea y... desde luego, serios desperfectos en su Rambler. ¡Verdad que esto, contado así, parece una cosa de Riqui! Tristemente el accidente ejemplar que ojerosa decir a Emiliozzi: —Está visto que es muy peligroso ir a menos de 20 kilómetros por hora. De hoy en más, andar, como el fuese en las rutinas... Y agregó: —He sentido esta curación: ¡hay que avanzar velozmente, para evitar accidentes!

Dicho esto, puso en posición normal el coche tumbado y... salió al paso lento de tortuga... como contradiciéndose en su anterior afirmación velozista.

Wagner Lockheed

Marca registrada

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENO

Superan ampliamente todas las normas establecidas de rendimiento, duración y seguridad. Wagner Lockheed es un verdadero símbolo de seguridad en frenos.

FRIC-ROT

Gabriel

AMORTIGUADORES

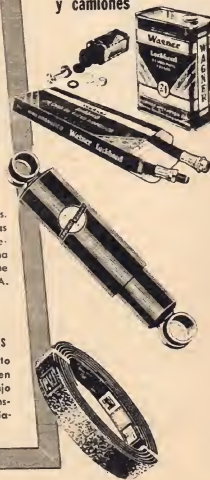
Reforzados, seguros y eficientes. Diseñados para satisfacer las exigencias del servicio más severo. Fabricados en la Argentina bajo licencia y asociación de The Gabriel Co., Cleveland, E.U. de A.

P.V.I.

CINTAS Y BLOQUES PARA FRENS

Lo mejor en calidad, rendimiento y presentación. Fabricados en la Argentina con calidad y bajo control de licencia de John Mansville, E.U. de A., especialistas de fama mundial.

REPUESTOS DE CALIDAD para automóviles y camiones



Distribuidores
CADMA
S.A. Comercial Industrial y Financiera

Viamonte 1430

Buenos Aires

NUEVOS RAMBLER CON MOTOR TORNADOJET

UN indubitable salto hacia adelante ha experimentado la industria automotriz del país a través de Industrias Kaiser Argentina, con el lanzamiento de los nuevos Rambler con motor Tornado Jet, punto avanzado y jalón de referencias futuras para la vanguardia de la historia de los automóviles de pasajeros en la Argentina.

Totamente nuevos, sutuosos, los cuatro modelos poseen elevadas prestaciones individuales que los hacen distintos entre sí, aunque con un común denominador: su motor.

Tres parentescos estudios dedicados a la búsqueda de un motor de construcción económica con elevadas prestaciones se ha llegado a la adopción de un cabezal de cilindros que resultó único en el mundo y el más avanzado técnicamente de cuantos se encuentran en la actualidad, en gran serie para vehículos de pasajeros.

El motor "Tornado Jet" ha sido designado comercialmente por IKA con la sigla "OHC 203", donde la cifra numérica identifica a la cilindrada en pulgadas cúbicas, mientras las iniciales significan "Over Head Camshaft", es decir, árbol de levas a la Cabeza.

La actual planta de potencia es totalmente nueva y su característica sobresaliente es el árbol de levas a la cabeza de seis camones, lo que significa que cada uno de ellos acciona indistintamente la válvula de admisión y la de escape mediante balancines, con la consiguiente reducción de piezas móviles —no menos de 30 con respecto a los motores con válvulas de escape convencional—, y su secuela de simplicidad que reduce en una mayor economía, facilidad de mantenimiento y aprovechamiento de su potencia.

El diseño de esta nueva cilindrada incluye el maquinado de una cámara de combustión estereocónica, que permite el uso de válvulas de gran diámetro, para un mejor aprovechamiento de la energía liberada por el combustible a producirse la ignición. Resultado: más potencia y menor consumo.

El block es de armado integral, con el conjunto perfectamente ventilado y refrigerado, y al que dota de una eficiencia excepcional, traducida en prestaciones: 145 HP (105 a 4.200 rpm) con una cupa motriz máxima de 30 kilómetros a 2.000 rpm.

Es, en resumen, el más moderno y potente motor para automóviles de pasajeros que se ofrece en la Argentina.

Las unidades que integran este motor con un diseño lógico para un vehículo de su categoría, completan, dando un estilizado elegancia y rendimiento.

Brindan un interior de amplias dimensiones y raro confort, complementado por elementos de serie y opcionales que los convierten en el gran automóvil argentino.

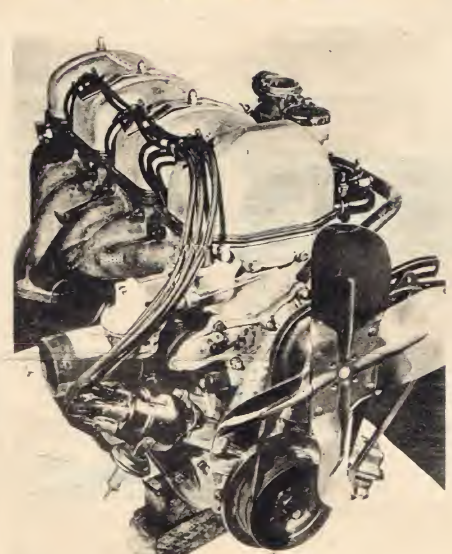
Esa distinción se particulariza en el Ambassador 900, con su mayor distancia entre ejes, mayor larga toda, asientos reclinables en cinco posiciones, un taxímetro eléctrico con indicador individual y botones centralizados de otra característica asonorial: aire acondicionado y vitrieras cerradas, que se ofrecen opcionalmente. Y por el funcionamiento, mayor seguridad, con menos de potencia y a disco en las ruedas delanteras.

Los neumáticos tipo LSH, de perfil bajo, equipan también con exclusividad a los nuevos Rambler.

Como siempre, la nueva realización de Industrias Kaiser Argentina no ha sido la consideración del público consumidor. Por el contrario, al contrario, es un motivo de legítimo orgullo para la empresa y sus 1.500 proveedores argentinos que estos esfuerzos se hayan concretado en un producto de gran calidad, respaldado por la más completa red de cotegorización que existe en el país.



RAMBLER AMBASSADOR 900



ESPECIFICACIONES GENERALES DEL MOTOR TORNADO

Marca: Tornado - Modelo: OHC 230 - Tipo: 6 cilindros en línea; árbol de levas y válvulas a la cabeza - Diámetro de cilindros: 84,93 mm. (3,34") - Carrera de pistones: 111,12 mm. (4,375") - Cilindrada: 3.770 cm³. (230 cu. in.) - Relación de compresión: 8,5:1 - Cupa motriz máxima: 30 Kyn. a 2.000 rpm. - Potencia efectiva: 145 HP. a 4.200 rpm. - Tapa de cilindros: Fundición gris - Material de bielas: 1033 acero forjado - Cigüeñal: 1045 acero forjado contralameado - Lubricación: A presión completa de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas - Filtros de aceite: 2 (dos), de flujo total y en derivación - Capacidad aceite motor: 5,335 lts. c/filtros; 3,855 lts. s/filtros - Encendido: Batería de 12 volts. - Polaridad: Negativo a masa - Capacidad: 35 amperes-hora - Alternador: Standard - Generador: 2 V 35 A - Regulador de carga compuesto por: Disyuntor, Regulador de tensión, Limitador de intensidad - Carburador: Carter RBS 3575 - Bomba de agua: Carter simple - Mecánica - Refrigeración: Bomba centrífuga - Tipo de circulación: Forzada a presión - Control de temperatura: Termostático - Presión del motor: 267 a 310 (1.85 a 2.1) con cubrevalvulas sin carga en extensión - Juego de oros: N° 1: compresión cromado; N° 2: compresión hierro colado, fosfatizado; N° 3: oro rasca aceite.

Mayorgano ganó en Cordoba

CORDOBA. — Con la participación de destacados voluntarios disputó la competencia denominada "500 Kilómetros Turismo Mejorador de Capilla del Monte" participando coches de tres categorías: A, hasta 700 cc.; B, de 701 hasta 1100 cc.; C, de 1150 hasta 1400 cc. La prueba se disputó sobre cuatro vueltas en un circuito de 85 kilómetros por metros, lo que da un total de 341.000 kilómetros y no soy como especifica el título de la prueba. El ganador absoluto resultó Francisco Mayorga con Alfa Giulia, quien a su vez logró el record de vuelta en la cuarta, con 100.750 kilómetros por hora. La clasificación por categorías, fue la siguiente:

Categoría C: 1º. Francisco Mayorga (Alfa Giulia), 3h20m51s; 2º. Rodriquez, Cané (Fiat 1500) 3h30m54s; 3º. Fernando Arana (Fiat 1500) 3h33m50s; 4º. Ricardo Jonanne (Peugeot 105), 3h36m56s; 5º. Hato, Maresio; 6º. Emilio Angelotti; 7º. Oscar Ojeda; 8º. Roberto de Migue; 9º. Oscar Ojeda; 10º. Eduardo C. Guello (Gordini), 3h45m28s; 11º. Hector Luis Gradassi (Audi Union), 3h45m53s; 12º. Angel Cortu (Auto Union); 13º. Armato; 14º. Rodriguez; 15º. Juan P. Garces; 16º. Ricardo Bellini; 17º. Santa Coloma.

Categoría A: Oscar Divany (S. C.) 4h21m; 2º. Salvador Ibarra (De Carlo) 4h11m; 3º. Juan C. Gallo y 4º. Jorge Ruiz. El ganador de la categoría B registró un promedio de 99,42 kilómetros por hora; el de la categoría B, 90,500 kilómetros por hora y el de la categoría A, 84,685 kilómetros por hora.

Premios y diplomas para motociclistas

En un acto al que concurren dirigentes, corredores, representantes de la industria y comités de motociclismo y periodistas especializados, se llevó a cabo en la fábrica que Zanella posee en la localidad de Cordoba, la entrega de medallas y premios a los mejores de los años 1963 y 1964. Abrió el acto el jefe de relaciones de la mencionada fábrica y le siguió en el uso de la palabra el secretario de la Federación Argentina de Motociclismo, Sr. Hector Nova, quien agradeció la hospitalidad que brinda la firma Zanella en esa ocasión y que constituyó una nueva demostración de apoyo. Lo mismo ofreció constantemente a todas las entidades deportivas motociclistas. Para hacer también el reconocimiento de la F.A.M., su presidente Sr. Miguel Cirauza entregó al señor Juan Zanella una placa-memoria recordatoria. Igual exteriorización hizo el Sr. Juan Zanella, presidente de la Asociación de Corredores de Cordoba.

Fueron desfilando después los campeones y subcampeones de las distintas categorías para recibir los diplomas, copas y medallas. La categoría de 125 cc. fue ganada por el piloto de marca campeona en las 125 cc. de 1975 cc. el Sr. Juan Zanella, quien le entregó al Sr. Juan Zanella un diploma conmemorativo con los señores Cirauza y Kissling, así como con la firma de la F.A.M.

La categoría de 175 cc. fue ganada por el Sr. Juan Zanella, quien le entregó al Sr. Juan Zanella un diploma conmemorativo con los señores Cirauza y Kissling, así como con la firma de la F.A.M.



ESTA
en

Annan
DE PERGAMINO

PARA UNA VIDA MAS FELIZ

Hace 35 años que ANNAN DE PERGAMINO brinda una vida más feliz.
Mayor elegancia, máxima comodidad y nuevos modelos, son atributos permanentes de la línea más completa en prendas de trabajo, sport y de vestir.
Por ello, repetimos... **¡TODO ESTA EN ANNAN!**



PABLO GULLE TRIUNFO EN MENDOZA EN UNA JORNADA CON GRAVES ACCIDENTES



Llega a empuñada de Pablo Gulle a la meta, un nuevo triunfo en el Vendimia para el veterano piloto, que vuelve a reencontrarse con el triunfo.

Largó la primera serie, en primera línea, Pablo Gulle, Luis Gimeno y Eduardo Copello, este último con un Renault Gordini, la suerte le fue adversa y no brindó el espectáculo que ha sabido dar el piloto local con su pequeña máquina.

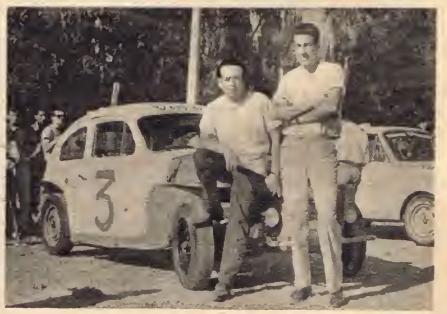
Pablo Gulle volvió a ser el 'rey' del Vendimia. En el 23º Gran Premio fue un indiscutido ganador, no tuvo rivales para demostrar sus cualidades de piloto.

SE cumplió una edición más del Gran Premio Vendimia, coincidente con la tradicional fiesta mendocina organizada, como siempre, por el Automóvil Club Mendoza, esta vez perdió la competencia su cariz tradicional puesto que era ya clásica esta realización en la casi desaparecida fórmula de mecánica nacional. Debiendo el club organizador recurrir a turismo de carretera para concretar el espectáculo. Diversos factores fueron adversos para un éxito completo: la muy reciente realización de la prueba "Dos Océanos", donde concurren los mejores volantes de la especialidad; la inminente realización de la Prueba de la Asociación de Volantes de T. C. en Buenos Aires vestaron la inscripción de muchos valores. A pesar de que se inscribieron, Félix Peducci, Ampacana y Sergio, faltaron a último momento, pese, a como decimos, haber registrado y comprometido su asistencia. Todo, entonces, quedó librado al quehacer del mendocino Pablo Gulle, que ganó cómodamente la competencia. Enrique Pourciel, Luis Gimeno (chileno), Víctor Garmendía y José Arguello, pilotos locales estos últimos que componían el real lote de T. C. Se agregó a este grupo Boris Garafulix, Juan Band Zalles, Renato Brambilla, chileno, con Volvo y Mini-Cooper, los que fueron verdaderos animadores de la competencia, pues con sus pequeñas máquinas, muy desproporcionadas, en su potencial, brindaron una tenaz porfía en procura de igualar a sus potentes rivales y, en honor a la verdad, que lo lograron, conformando al numeroso público que se

alo cita en el tradicional Autódromo General San Martín de la Ciudad de Mendoza, dejando en taquilla la suma de un millón trescientos mil pesos.

Un accidente que pudo tener mucho más graves consecuencias que las que dejó como saldo se produjo durante la disputa de una de las series al precipitarse una de las máquinas contra el público y embestirio.

El volante mendocino Antonio Martorell, debutante en esta suerte de lides, fue el protagonista involuntario del accidente cuando al trabarse la rueda trasera de su coche, dotado de un motor Ford F100, perdió el control de la máquina que hizo un trompo cincuenta metros antes de la curva denominada la Horquilla en la recta opuesta al palco del control. Fue entonces que el vehículo chocó contra un árbol, se fue contra el público y se detuvo finalmente junto a un poste telegráfico. Pasado el primer momento de pánico se procedió a auxiliar a las víctimas, aun bajo la impresión de que se trataba de una verdadera tragedia, comprobándose que los heridos que necesitaban atención médica eran cuatro: el acompañante del volante Daniel Tocci, que salió ileso, estaba desvanecido y presentaba contusiones lumbares, recuperándose rápidamente; los mayores de dieciséis años de edad Mario Daniel García, con traumatismo de cráneo, al igual que Mario Jordán y el agente de policía Juan Guiraldes con traumatismos en la pierna derecha. En la Policlinica Cuyo se operó al menor Jordán, siendo su estado satisfactorio.



Boris Garafulix, el piloto chileno del Volvo, que conocieramos en un gran premio T.M., cumplió buena actuación en este 23º Gran Premio Vendimia.

(Todas estas fotos son gentileza de FOTO ESTUDIO MOYANO, Alberdi 218, Mendoza)

CLASIFICACION

1ª SERIE				
CL.	PILOTO	Tiempo	Coche	Va.
1º	PABLO GULLE	14m.53s. 3/10	Chevrolet	10
2º	BORIS GARAFULIX	15m.09s. 8/10	Volvo	10
3º	LUIS GIMENO	15m.08s. 7/10	Ford	10
4º	EDUARDO COPELLO	15m.15s. 4/10	Gordini	10
5º	HECTOR LOPEZ CAIDO	15m.10s. 9/10	Auto Unión	9
6º	ELIASSO MARABINI	15m.30s. 8/10	Isard	9

Promedio del ganador: 106.570 kilómetros por hora.

2ª SERIE				
1º	ENRIQUE POURCIEL	15m.15s. 7/10	Ford	10
2º	RENATO BRAMBILLA	15m.31s. 2/10	A. Mini Cooper	10
3º	JUAN BAND ZALLES	15m.37s.	A. Mini Cooper	10
4º	NELSON POGGIO	15m.55s. 6/10	Auto Unión	9
5º	VICTOR GARMENDIA	12m.48s. 1/10	Ford	7
6º	JOSÉ ARGUELLO	7m.02s. 9/10	Ford	7

Promedio del ganador: 102.178 kilómetros por hora.

PREMIO "VENDIMIA"				
1º	PABLO GULLE	22m.04s. 8/10	Chevrolet	20
2º	JUAN BAND ZALLES	22m.29s. 4/10	A. Mini Cooper	20
3º	BORIS GARAFULIX	22m.38s. 8/10	Volvo	20
4º	LUIS GIMENO	22m.50s. 1/10	Ford	20
5º	RENATO BRAMBILLA	22m.55s. 2/10	A. Mini Cooper	20
6º	ENRIQUE POURCIEL	22m.06s. 2/10	Ford	19
7º	NELSON POGGIO	20m.35s. 9/10	Auto Unión	18
8º	ELIASSO MARABINI	20m.35s. 9/10	Isard	14

Promedio del ganador: 109.134 kilómetros por hora.

Record de vuelta: Pablo Gulle, 1m.24s. 9/10 en la segunda.

Renato Brambilla, con un Mini Cooper, un chiquito que camina muy choco y muy ligero, capaz de poner en apuros a cualquier "grande de TC", que se desciende un poco.



ASES
y MOTORES



**ROSTROS PARA
EL RECUERDO:**

**JUANCITO
GALVEZ**

AL FINAL, DANTE EMILIOZZI LLEGO DE PASEO A NECOCHEA



Regulando la marcha, Dante Emiliozzi cruza triunfal la meta de Necococha.

ABANDONARON CUPEIRO Y LOEFFEL CUMPLIENDO GRAN LABOR GOUGY

Supo Emiliozzi graduar la carrera. No se encoqueció en ningún momento, corriendo a lo campeón, dejando hacer a los otros todo lo que querían para luego él hacer lo suyo. No se descontroló ni frente a la arreñetida de Jorge Cupeiro ni a la de Carlos Loeffel que habían impuesto un ritmo a la carrera mientras permanecieron en la grúa y sin perderlos de vista graduó su marcha, seguro de la potencia de su coche, que respondería ampliamente cuando hubiese necesidad de exigirle más a fondo. De los cuarenta y dos volantes que se habían inscripto solamente treinta y uno se presentaron en el punto de partida en Necococha, pero el reducido lote se bastó para ofrecer alternativas de emoción en las dos vueltas a ese triunfal formado por Necococha-Tres Arroyos-Juárez-Necococha, va que de salida no más, y a pocos kilómetros de la partida, Cupeiro tomó la punta por tiempo, seguido por Emiliozzi y Loeffel. El promedio de Cupeiro en Tres Arroyos era de 215,967 kilómetros horarios. Pero el "Chevvy" acusó el rigor de la lucha y comenzó a andar más lento, circunstancia que aprovechó muy bien Loeffel para encabezar las posiciones en Juárez, cubriendo

228 kilómetros de carrera. Y Loeffel le había sacado a Emiliozzi una ventaja de 30 segundos. Pero todo no se limitaba a un simple duelo entre Loeffel y Emiliozzi—Cupeiro tuvo que desertar por fallas mecánicas—por cuanto los otros venían estrechando filas y amenazando las posiciones de los dos vanguardistas. Sobresalían entonces de lo que podríamos llamar segundo lote las figuras de Polinori, uno de los más avanzados, y las de Faustino y Gouguy entre los que tenían menos experiencia. Al llegar a Necococha, cumplió la primera vuelta, Emiliozzi había descontado algo de la ventaja que le había sacado Loeffel, pero de todos modos éste mantenía gallardamente su posición de acuerdo a estos tiempos en la clasificación parcial:

1º, Loeffel, 1h.45m.50s., a un promedio de 208km. por hora; 2º, Emiliozzi, 1h.46m.38s.25; 3º, Polinori, 1h.52m.25s.; 4º, Faustino, 1h.52m.

45s.25s.; 5º, Gouguy, 1h.54m.9s.45s.; 6º, Coriolanni, 1h.54m.42s.; 7º, Tempone, 1h.54m.58s.15s.; 8º, Tarducci, 1h.56m.22s.; 9º, Lübbag, 1h.56m.28s.25s.; y 10º, Rev, 2h.2m.54s.

Al entrar los competidores en la segunda vuelta la competencia sufrió un vuelco importante. A 50 kilómetros de Necococha se detuvo Loeffel tratando de subsanar con su acompañante un desperfecto en su máquina, pero al notar que habían roto el resorte de válvula decidió abandonar, pasando entonces Emiliozzi a ser dueño de la situación. Su perseguidor, Polinori, estaba demasiado lejos como para amenazarlo seriamente —le llevaba al pasar por segunda vez por Tres Arroyos seis minutos— considerando que era necesario graduar la carrera para no arriesgar una victoria que ya a esa altura se vislumbraba con claridad. La lucha se limitó entonces en quienes seguían la marcha del puntero, correspondiéndole a Cordónier y Gouguy la tarea de poner emoción en la ya pálida competencia. Polinori había aflojado su tren de marcha. Era indudable que la máquina ya no respondía como al comienzo, y poco a poco fue cediendo posiciones hasta llegar al quinto puesto en la clasificación general.



PESE a que no fue superado el record establecido el año pasado por Marcos Ciani (205,156 kms) el promedio establecido por Dante Emiliozzi en la sexta edición de la Vuelta de Necococha (204,950 kms) resultó por demás interesante y de lugar para importantes consideraciones. Pudo mejorarlo el crédito de Diavaria, pero prefirió imponer su sistema de marcha donde se dan la mano el vértigo con el cálculo y no arriesgar un triunfo seguro para conquistar una marca que podía satisfacer su vanidad personal, pero que podía también malograr una chance que no corría peligro alguno



Gouguy, figura nueva en T.C., grata sorpresa al clasificarse segundo.

El cuarto puesto en la general evidencia que Faustino es figura de cuidado.



Oscar Cordonnier fue otro de los animadores de la prueba y se clasificó tercero.

LA CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Tiempo	Diferencia
1º	1	Dante Emiliozzi	3h.35'52"35	
2º	27	Raúl Gougy	3h.42'33"15	9'40"25
3º	5	Oscar Cordonnier	3h.49'15"45	13'23"15
4º	22	Julio Faustino	3h.49'37"15	14'42"5
5º	2	Norberto Polinori	3h.50'3"	14'10"25
6º	9	Antonio Témpone	3h.50'58"35	15'6"
7º	23	Juan Luluaga	3h.52'19"35	16'24"
8º	38	María Tarducci	3h.52'24"45	16'32"15
9º	16	Héctor Rey	3h.54'45"	27'52"15
10º	45	Rosario Spertino	4h.7'36"25	31'44"35
11º	21	"Rolli"	4h.15'33"	39'40"25
12º	15	Armando J. Ríos	4h.21'36"15	45'43"35
13º	14	Eduardo Tortoni	4h.22'13"25	46'20"45
14º	25	"El Chacareño"	4h.23'34"	48'1'25

Promedio del ganador: 204,950. Primera vuelta: ganador Carlos Loeffel 1h.45'50"45; 2ª vuelta, ganador Dante Emiliozzi 1h.49'14"15.

Norberto Polinori fue hasta los últimos tramos de la carrera un brillante animador. Cuando parecía no peligrar su quinto puesto, la máquina se fue quedando y el final terminó quieto.

COLABORE
CONSERVESE DETRAS



FERRARI TRIUNFO EN SU LUCHA CONTRA FORD EN LOS 1000 KILOMETROS DE MONZA

MONZA, Italia. — Un Ferrari oficial prototipo, dirigido por un dúo británico-francés: Michael Parkes y Jean Guichet, ganó la carrera de Monza, de 1000 kilómetros de recorrido, que cuenta para el trofeo internacional de prototipos y del campeonato mundial de fabricantes. El brillante Ferrari rojo cruzó rugiente la meta, superando a dos prototipos Ford que hacían su primera presentación en Europa.

Segundo en la competencia fue otro Ferrari, del grupo presentado por los fabricantes italianos. Estuvo pilotado por el británico John Surtees, campeón mundial, actuando como copiloto el italiano Ludovico Scarfiotti. Un Ford de carrera llegó en tercer lugar pilotado por el norteamericano Ken Miles y el neozelandés Bruce McLaren.

Un Porsche 904-GTS, con la pareja holandesa de Ben Pon y Rob Slotemaker al volante, quedó en cuarto lugar en la clasificación general y primero en la clase Gran Turismo de 2000 cc.

Un Alfa Romeo Giulia TS, manejado por la pareja italiana Roberto Bussinello y Andrea de Adamich, fue el primero en la clase Gran Turismo de 1300 a 1600 cc.

Los dos Ford Cobra Coupé de Shyby ocuparon el octavo y noveno puestos en la clasificación general y primero y segundo en la clase Gran Turismo de más de 3000 cc.

Tomaron parte en la competencia 34 volantes que representaron a nueve países.

SE MATO TOMMY SPYCHIGER

Un espeluznante accidente provocó la espantosa muerte del corredor suizo Tommy Spychiger, durante el desarrollo de los 1000 kilómetros de Monza, prueba para coches prototipos y de gran turismo.

El accidente se produjo cuando, al final de una curva, el vehículo se salió de la pista a una velocidad superior a los 200 kilómetros horarios. El piloto murió decapitado, la cabeza del desafortunado corredor fue hallada en las cercanías del foso al que había caído la Ferrari que conducía. Cuando pudieron acercarse a la máquina, que se incendió luego, el cuerpo de Spychiger hallaba completamente consumido. El accidente fue acompañado por gran cantidad de público, con las consiguientes escenas de pánico. Una mujer se desmayó instantáneamente. En esa misma curva se mató, también trágicamente, el volante Von Trip, en 1961.

Spychiger, de 30 años de edad, era desde hace dos años piloto oficial de la escudería Filippihetti. En esta carrera competía juntamente con un compañero, había sustituido a una mujer, ya muerta, y se encontraba en el momento de detenerse para cambiar de conductor y reabastecerse de combustibles, la máquina de Spychiger se hallaba ubicada en la segunda posición, detrás de Bandini.

NUOVOS INTEGRANTES DE LA COMISION DEPORTIVA DE CONCESSIONARIOS FORD

Se efectuó una elección para nuevos integrantes de la Comisión de Automovilismo Deportivo y Concesionarios Ford, quedando la misma integrada por las siguientes personas:

Alberto J. Armando, (Alberto J. Armando S. A., Capital Federal), José Alarcón (S.I.F.A., S. A., Paraná, Entre Ríos), Julián T. Balerdi (Giordano y Balerdi, S.R.L., Villa Mercedes, San Luis), Juan Carlos Castellazzi (Castellazzi

POSICION DEL CAMPEONATO

Cumplida la prueba de Neococha, la posición de los competidores en el Campeonato Argentino de TC es la siguiente:

Dante Emiliozzi	51,50
Rodolfo Alizaga	28,50
Carlos A. Palerotti	18
A. Viale del Carril	12
Luis Di Palma	9
Jorge Cupeiro	8
Antonio Bartolotto	7
Carlos Cordonnier	7
Marcos Ciani	6
Raúl E. Chaver	6
Carlos W. Loeffel	6
Juan M. Bordeu	4
Hugo Gimeno	4
Eduardo Carrá	2,50
Raúl Gougy	2
Vicente Sergio	2
Armando J. Ríos	1,50
Ricardo Domínguez	1
Pablo Facchini	1
Carmelo Galbato	1
Carlos Marincovich	1
Eberto Rodríguez	1

RÍASE



—Disculpe señorita. Como soy miope,
pensé que éste era el subterráneo.



—¿Qué hacen estos co-
ches en el desierto?

—Son de Buenos Aires.
Como no pueden estacio-
nar cerca del Autódromo,
le ampliaron el radio y
están dando vueltas.



—No entiendo por qué estos últimos
días se venden tantas revistas de eni-
gma y misterio.

—Deben ser automovilistas que se
entrenan para saber como se hace
para perder ganando o ganar perdien-
do con resoluciones de suspenso.



LO QUE EL CRONISTA OLVIDO

Cuando le entregaron un pergamino a Rodolfo de Alzaga en Radio Nihuil de Mendoza, con lágrimas en los ojos dijo: "¡Vale más esto que todo el dinero del mundo!"

"Chicote" Di Palma se dio el gustazo en el autódromo. Con pisa mojado hizo la delicia del público, mientras que en el curmán y bajo los paraguas la gente decía: "¡Este chico es loco!". ... Pero ganó.



La fiesta del autódromo terminó a las 2 de la mañana en Bogotá 116, entre el descorche de champaña y sabrosos cócteles.

Por supuesto, también estaba presente Plinio Rosetto, el famoso corredor showman, que acaparó la atención de los presentes con sus múltiples habilidades, incorporando en esta oportunidad a su amplio repertorio una sesión de hipnosis. Esta vez la víctima fue Julio Invierno, que despertó con los ojos enrojecidos y preguntando "qué pasó".

Carlitos Pairetti encontró la forma de fundir rápidamente en dos carreras tres motores.

En Olavarría, una persona, hablando en voz baja, decía: "Comenzó el 'operativo retorno', fíjese que Parodi y Alné ya están en carrera".

Ernesto Etchevarne, el último acompañante de Daniel Musso, viajó a Perú. Fue contratado para preparar algunos coches de carrera y posiblemente se radique definitivamente en ese país.

Juan Manuel Bordeu, mientras se recuperaba en el sanatorio Córdoba, se dedicaba a ver televisión y a leer revistas del ambiente... artístico, por supuesto..., porque las revistas eran provistas por la simpática Graciela Borges.

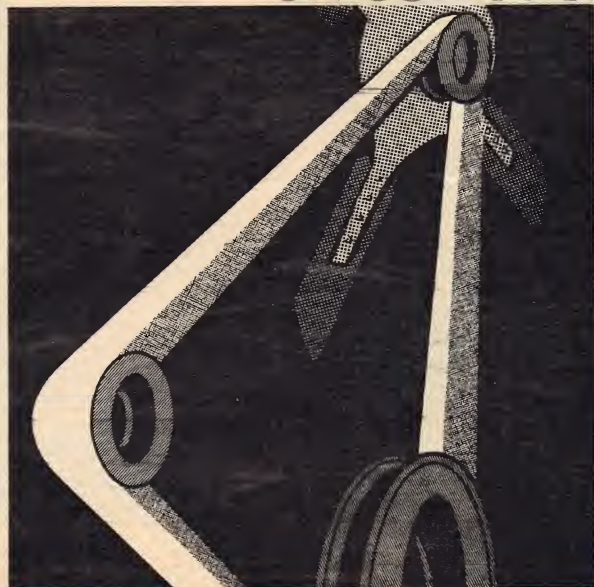
El negro Esbert, de la escudería 05, está esperando el restablecimiento total de Bordeu, para que éste entregue el trofeo Angel Meunier a Rodolfo de Alzaga. Este trofeo consiste en un cigafleón de oro y plata sobre mármol ónix.

¿Qué opinan ahora los médicos del caso Loeffel? ¿Azules quedaron...

Armas Secretas en Carreras de Autos

La doble travesía de los Andes, en la que Rodolfo de Alzaga venció demoliendo records, despertó los más variados comentarios y conjeturas en el ambiente automovilístico. En efecto, finalizada la competencia internacional de automovilismo Dos Océanos, entre Mar del Plata y Viña del Mar, fueron abundantes los elogios acerca de la excelente preparación de las máquinas, la pericia tantas veces demostrada por los corredores y sobre lo que alguien llamó las "armas secretas" del triunfo, los neumáticos de tipo radial textil, precisamente el Cinturato Pirelli. Ya en el Gran Premio Turismo de Carretera 1964, que se desarrolló a lo largo de 4018 kilómetros de llanura, montañas, en los caminos "atormentados" de riño, corriendo con promedios que superaban a veces los 200 kilómetros por hora, los coches equipados con Cinturato Pirelli demostraron su enorme capacidad. La llamada "arma secreta", el Cinturato, es un neumático de nueva concepción, con una estructura extraordinariamente resistente que envuelve toda la circunferencia exterior de la carcasa. El conjunto actúa como un verdadero "cinturón". De ahí el nombre CINTURATO. Ubicado justo debajo de la banda de rodamiento, el cinturón, inextensible, se mantiene siempre tenso por la presión del aire. Impide las deformaciones de la banda de rodamiento y asegura un área de contacto siempre plana y uniforme y se mantiene agarrado tanto en altas velocidades como en curvas cerradas o en camino mojado.

última palabra en correas



correas en V para automotores

Para brindar al usuario como es tradición en la empresa, las mejores correas para automotores, PIRELLI acaba de incorporar a sus plantas equipos nuevos de la más moderna maquinaria. En base a materias primas científicamente seleccionadas y avanzados procesos de elaboración, se ha logrado obtener así las correas para automotores de máxima duración.



sintex

UN BUL
300 M



40 AÑOS AL SERVICIO
AUTOMOTOR
DISTRIBUYENDO
MARCAS DE
PRESTIGIO MUNDIAL

FILTROS
FRAM



Ame

CINTAS
FORN

WILL L. S.

QUE TIENE 4 HORAS DE VIDA Y CUESTA LONES DE LIRAS

EN UN PEQUEÑO PUEBLITO DE
LA EMILIA, FERRARI TRABAJA

ITALIA PROCURA DE NUEVO
EL CETRO AUTOMOVILISTICO

SOLO UNOS POCOS VOLANTES PUEDEN CONDUCIRLO

DETALLES

Este bólido se compone de 10.000 piezas aproximadamente y solamente los remaches suman dos mil. Los cojinetes especiales vienen de Suiza, los amortiguadores de Holanda, los frenos de disco, el acero para las válvulas y otras pequeñas piezas, de Inglaterra, la batería y los platinos, de Francia, y los tubos, de Estados Unidos. Las únicas máquinas que pueden sostener una contracción con esta Ferrari son las inglesas Lotus y BRM. El bólido, fabricado en Maranello, ofrece un motor en "V", posterior, de 90 grados, alimentado a inyección directa, cuatro tiempos, ocho cilindros y una cilindrada total de 1.489,235 c. c. El motor pesa 105 kilos y la carrocería apenas 20. La primera Ferrari fue construida en el año 1946, debutando en el circuito de Piacenza en abril de 1947. Era una 1.500 de 12 cilindros. Desde entonces hasta la fecha ha logrado más de 3.500 triunfos.

ALLA donde comienza la calle del Abetone hay un pequeño pueblo de La Emilia que se llama Maranello y es famoso en todo el mundo. Así comienza Ricciotti Lazzero una nota que firma en la revista italiana "Epoca", y de cuyos datos, por considerarlos de interés para los lectores de nuestra revista, nos hacemos eco en ASES Y MOTORES, reproduciendo detalles que fueron recogidos directamente en la fábrica por R. Lazzero.

Allá, en ese pueblo emiliano, hay un pequeño establecimiento que no alcanza a ocupar a 500 personas, pero que tiene la virtud de crear — en algunos casos interviene hasta 100 técnicos — las legendarias Ferrari que llevan la famosa insignia del "cavallino rampante". En un rincón del establecimiento funciona la sección carreras, y allí durante más de un año cien per-

sonas, entre técnicos y operarios, trabajaron en esta máquina roja de fórmula 1, tipo 158, con la esperanza de recuperar el cetro mundial.

El motor de esta máquina fue creado luego de probar más de 140, que fueron descartados uno tras otro, hasta dar con el detalle necesario que diera por resultado la creación de tantos sueños de quienes lo concibieron.

Este motor es preparado especialmente en cada caso y solo sirve para una sola carrera. Luego de un rodaje de 5 ó 6 horas es puesto a punto en el banco de prueba durante otra hora para afirmar la potencia, y luego, montado en la carrocería, cumple algunos kilómetros de ensayo en el autódromo de Módena, para volver nuevamente al taller y aguardar allí el momento de la competencia. Después de la carrera el motor deja prácticamente de "existir". Su

vida dura apenas cuatro horas, y su costo es de aproximadamente unos 300 millones de liras.

Para participar en otra carrera es totalmente desmontado y reconstruido luego de ser sometido a un severo control técnico en cada una de las 10.000 piezas que componen la poderosa máquina. Pero lo más importante en este esfuerzo de Ferrari es el hecho de no recibir ayuda financiera de ninguna naturaleza, en tanto que en otros países — según el autor de la nota publicada en "Epoca" — las fábricas de coches de carrera reciben la colaboración de otras fábricas, entendiéndose que el triunfo de una determinada marca, en cualquiera de los grandes premios, constituye un triunfo de la industria automotriz del país.

Pero volvamos a este coche de fórmula 1 de Ferrari y digamos que esta máquina tiene

3 metros y 95 centímetros de largo, pesa solamente 468 kilos y tiene 76 centímetros de altura. La carrocería es de aluminio y solo hay dos unidades disponibles. Fue concedido para la competencia de Monza, pero su debut se produjo el 12 de abril del año pasado en Siracusa. John Surtees, que lo pilotó, pulverizó a todos sus rivales. Posteriormente el mismo volante lo llevó al triunfo en el Gran Premio de Alemania, en el difícil circuito de Nürburgring. Esta máquina, empleada a fondo, puede alcanzar una velocidad entre los 260 y 270 kilómetros horarios, y solo unos pocos son los conductores habilitados por la Comisión Deportiva Internacional para pilotarla. Italia tiene solamente cinco volantes autorizados para hacerlo, y ellos son Lorenzo Bandini, Ludovico Scarfiotti, Carlos Abate, Humberto Maglioli y Giancarlo Biaghi.

M
akeblok

FRENOS Y
EMBRAGUE



AROS DE PISTON
Y VALVULAS

Thompson

WITH SA
C I

LUIS SAENZ PENA 443/447 • T.E. 38-2011 • BUENOS AIRES

¡INDIANAPOLIS A LA VISTA!



Un coche piloto encabeza el lote de competidores. Da una vuelta, sale por una pista lateral y automáticamente queda iniciada la carrera.

LOS INSCRIPTOS

Piloto	Coche	Cilindros	Desplazamiento
A. J. Foyt	Sherraton-Thompson	8	4.183 cc. X
Rodger Ward	Moog St. Louis	8	4.183 cc. X
N. N.	American Eagle	8	4.183 cc. X
Don Branson	Wynn Special	8	4.183 cc. X
Bud Tingelstad	American Red Ball	8	4.183 cc. X
Bobby Unser	STP Special	8	2.736 cc. XX-XXX
Lloyd Ruby	DuPont Golden 7	8	4.183 cc. X
Bobby Unser	STP Special	8	2.736 cc. XX-XXX
Bob Harkey	Federal Eng.	4	4.127 cc. X
Markie Andretti	Don Van Lahe	8	4.183 cc. X
Johnny Boyd	Bryant Special	8	4.183 cc. X
Jud Larson	Wynn Special	8	4.127 cc. X
Len Saffron	Bryant Special	8	4.183 cc. X
Dan Gurney	AAR Special	8	4.183 cc. X
Arnie Knepper	Konstant Hot	4	4.127 cc. X
Paul Russo	Kemurly Special	4	4.127 cc. X
Mick Rapp	Chamman Special	4	4.127 cc. X
Johnny Rutherford	R. A.	8	4.183 cc. X
Roger McCluskey	AAR Special	8	4.183 cc. X
Mc Rayson	Federal Eng.	4	4.127 cc. X
N. N.	AAR Special	8	4.183 cc. X
Joy Leonard	AAR Special	8	4.183 cc. X
N. N. Leonard	Wally Weir's Spl.	4	4.127 cc. X
Carl Williams	Dayton Steel	4	4.178
Bob Hurt	Jim Robbins	4	4.172
N. N.	Hunkins Special	8	4.183 cc. X
Paul Goldsmith	Adams Special	4	4.127 cc. X
Masten Gregory	Bryant Special	8	4.183 cc. X
N. N.	Vita Fresh Spl.	4	2.733 cc. X-XX
Chuck Rodde	Lane-Falbright	4	4.127 cc. X
Jerry Grant	Yardahl MG	4	4.127 cc. X
Jimmy McBreath	Zink-Trachel	4	4.127 cc. X

Coche	Piloto	Cilindros	Desplazamiento
Walt Hansgen	M-G L. S. Spl.	4	4.127 cc. X
Bob Velth	M-G L. S. Spl.	4	4.127 cc. X
Jim Hurtubise	Tombstone Special	8	1.983 cc. X
Bill Chisborough	Clark Special	4	1.963 cc. X
Al Unser	Arturo Special	8	4.178 cc. X
N. N.	Auto Technis	4	4.127 cc. X
Billy Foster	Robbins-Vollstedt	4	4.127 cc. X
Bob Wente	G. C. Murphy	4	4.127 cc. X
N. N.	G. C. Murphy	4	4.127 cc. X
Al Miller	Ford-Louis	8	4.183 cc. X
N. N.	Ford-Louis	8	4.183 cc. X
Gordon Johncock	Weinberger	4	4.127 cc. X
Robert Mathouser	Dayton Special	4	4.172 cc. X
N. N.	R. A. Spl.	4	4.127 cc. X
N. N.	Central Excavating	4	4.127 cc. X
N. N.	Lotus powered by Ford	8	4.183 cc. X
N. N.	Lotus powered by Ford	8	4.183 cc. X
N. N.	R. A. Special	4	4.127 cc. X
Chuck Stevenson	Vita Fresh Spl.	4	4.127 cc. X
N. N.	Scop	8	4.178 cc. X
N. N.	Harsen Spl.	4	4.127 cc. X
George Snider	Gerbhardt Offy	4	4.127 cc. X
N. N.	Leader Card	8	4.183 cc. X
Ray Farnal	Harrison Spl.	8	4.178 cc. X
N. N.	Agapian Hurst	8	4.183 cc. X
Yarnell Jones	Agapian Hurst	8	4.183 cc. X
Elm Liguori	Bender Spl.	4	4.127 cc. X
Norm Hall	Pons Hall	4	4.127 cc. X
N. N.	Halberst	4	4.127 cc. X
N. N.	Travelon Trailer	4	4.127 cc. X
"Gle" Stephens	New Boston	4	4.127 cc. X
N. N.	STP Special	8	2.733 cc. XX
N. N.	Thompson	8	4.193 cc. Z

X: Motor a popa. XX: Compresor. XXX: Cuatro ruedas motrices. Z: Tracción delantera.



**La calidad
WAGNER
LOCKHEED
garantía para
sus frenos**

Cuando usted usa el Fluido para Frenos WAGNER LOCKHEED, está seguro que en cualquier momento, a cualquier temperatura, sus frenos responderán. ¡No por nada es la marca preferida por los fabricantes de automotores!

Para viajar seguro, haga revisar sus frenos periódicamente y exija que le coloquen Fluido para Frenos WAGNER LOCKHEED.

Además, lleve siempre en su automóvil o camión, una lata de 0,350 lts.

FLUIDO PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

FABRICADO POR FARLOC ARGENTINA S. A. EN SUS ESTABLECIMIENTOS DE JOSE LEON SUAREZ, PROV. DE BUENOS AIRES.
BAJO LICENCIA EXCLUSIVA Y CONTROL TECNICO DE WAGNER ELECTRIC CORPORATION, U.S.A.

MAYORIA DE COCHES "REVOLUCIONARIOS" EN INDIANAPOLIS



A. J. Foyt, vencedor del año pasado.

una nota de Chris

EL 15 de Abril quedó cerrado el registro de inscripciones para la próxima carrera de Indianápolis con un total de sesenta y ocho anotados, cifra que supera ligeramente a la de 1964. Una simple ojeada a la lista hace evidente que "la revolución" ha triunfado: el número de máquinas de peso pluma con motor a popa llega a cuarenta y cinco y, de ellas, veintiocho con el nuevo motor Ford de cuatro árboles a la cabeza. Cuando el año pasado hacíamos el balance técnico de las 500 millas, señalamos que las máquinas de la nueva ola, cuya superioridad se insinuaba en los últimos años, habían sufrido una derrota que postergaba por algún tiempo su consagración definitiva y que no podían extraerse conclusiones terminantes de la carrera en sí. Del futuro de estas máquinas —señalamos también— podría hablarse según cuál fuese la reacción de los diseñadores y constructores de chasis. En este caso ella ha sido unánime "a favor" de los nuevos diseños: no se ha construido un solo "roadster" nuevo; solamente máquinas con motor atrás. Evidentemente este vuelco fue favorecido por las modificaciones reglamentarias: si había resistencia en adoptar los nuevos diseños, ésta se debía principalmente a

que ellos mostraban factores inherentes de peligrosidad o tentaban a los mecánicos a sacrificar seguridad por performance (construcción frágil, sobrecarga de combustible, etc.). Las nuevas normas de la carrera obligan a construir los coches de nuevo tipo —y a correrlos— en forma mucho más segura. Hemos repetido varias veces que los coches americanos típicos eran el producto de sus estrictas normas de seguridad, aspecto éste en que habían logrado un estándar notable. El grave accidente de Indianápolis en 1964 dio la alarma y en este intervalo se trabajó para llevar las máquinas "revolucionarias" por medio de un reglamento al mismo standard de seguridad de los coches tradicionales y la respuesta de los diseñadores y constructores ha sido bien elocuente. La mayoría de los nuevos chasis tipo "Grand Prix" son de construcción nacional; por supuesto copiados básicamente de los "importados", pero se les ha incorporado modificaciones individuales de diseños, estructura o materiales para lograr una adaptación más específica a la pista.

TIPOS DE MAQUINAS

Básicamente el lote puede dividirse en dos grupos principales: el primero (que

se ha reducido muchísimo) compuesto por los tradicionales "roadsters" con motor adelante, la mayoría Offenhauser 4.127 c.c.. En el segundo grupo, los tipo "Grand Prix" con motor de popa —45 e total— de los cuales 23 están provistos del motor Ford de 4.183 c.c. con cuatro árboles de levas a la cabeza; del resto, la casi totalidad lleva el Offenhauser. Compitan el total algunas máquinas de características especiales que describiremos al final.

Del primer grupo no nos ocuparemos esta vez ya que son coches bien conocidos de nuestros lectores. En el segundo grupo se destacan en primer término las nuevas máquinas del equipo oficial Lotus, con motor Ford. Clark figura como piloto número uno; no se conoce todavía los nombres de sus compañeros. Otro importado interesante es el chasis Lola para el Ford de Lindsay Hopkins que será pilotado por Bud Tingelstad.

Dan Gurney y Roger McCluskey están anotados al volante de dos de las cuatro máquinas nuevas —con motor Ford— construidas por Halibrand para la sociedad All American Racers que preside Gurney. Halibrand, especialista en aleaciones ligeras y llamado "el padre del magnesio" en los círculos automovilísticos, presentó el año pasado sus primeros coches de diseño y construcción propios con excelente resultado. Su tipo "Shrike" se ha lucido en las pistas de asfalto y Halibrand recibió uno cuantos pedidos para Indianápolis.

Boyd y Gregory conducirán los Ford sobre chasis monocoque, construidos en Inglaterra por BRP, que ha inscripto concurrente George Bryant. Para el equipo Wilke (Ward, Branson y Larson) A. J. Watson ha diseñado y construido dos unidades con motor a popa de tipo monocoque en aluminio con cuatro marcos estructurales de tubo de acero. Estos coches pesan solamente 612 kg. y serán impulsados por motores Ford a 50 caballos a 9.000 r.p.m. con alcohol. El tercer coche del equipo (para Larson) construido en 1963 lleva un "Offy".

A. J. Foyt irá en busca de su tercer triunfo al volante de su Sheraton especial con motor Ford de popa, pero tiene reservada el "roadster" Offenhauser igual-



De izquierda a derecha: J. C. Apejanian, Farrell Jones y D. C. Cline (de Firestone) examinando el nuevo tipo de tanque interior de seguridad de combustible. Es de uso obligatorio y reducirá a un mínimo las posibilidades de explosión en caso de algún accidente.



DON BRANSON



JIM CLARK



BOBBY UNSER

que el año pasado. Se recordará que Foyt prefirió el "roadster" y venció en tiempo record en 1964.

OTROS COCHES INTERESANTES

Como siempre, los Novi siguen siendo figura de atracción. Este año está inscripto el Novi-Ferguson de cuatro ruedas motrices de 1964 y otro similar, 10 cm. más corto y 90 kg. más liviano. Bobby Unser probará los dos y elegirá el que más le satisfaga. No se ha designado piloto para el segundo Ferguson o el tercer Novi, un "roadster" de 1963.

Frank Arciero ha inscripto un Maserati V8 de 4.188 c.c.

montado a popa con Al Unser al volante. No puede decirse nada por el momento ya que se trata de un doble debut de máquina y piloto. Gordon Van Liuw presenta algo nuevo en motores a popa: un Offenhauser cuatro cilindros achicado a 2.753 c.c. y dotado de un compresor Roots. No tiene piloto asignado.

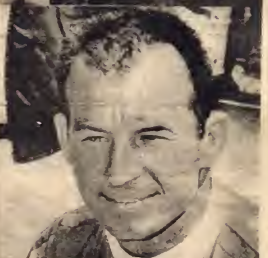
Y por último Mickey Thompson, el hombre que hace todo diferente a los demás, inscribió su última creación: un motor Chevrolet V8 preparado por su mecánico Jefe Gordon Schroeder con cuatro árboles a la cabeza y un desplazamiento de 4.195 c.c. montado en la parte anterior del coche... y tracción delantera. A quince

años de la construcción del último coche de propulsión delantera para Indianápolis, Thompson "resucita" el abandonado sistema con una versión modernizada del mismo. Esta decisión por parte de un innovador absolutamente revolucionario como Thompson debe tener alguna razón muy poderosa... El chasis es un simple tubo de Titanio de 30 cm. de diámetro desplazado a la derecha; motor, caja-puente y piloto van a la izquierda; suspensión independiente en las cuatro ruedas. Es evidente que Thompson se ha tomado a Indianápolis muy en serio —como lo hace con todas sus cosas— y puede asegurarse que su "novedad" (inventado de 1924) habrá de lucirse.

JIM HURTUBISE



RODGER WARD



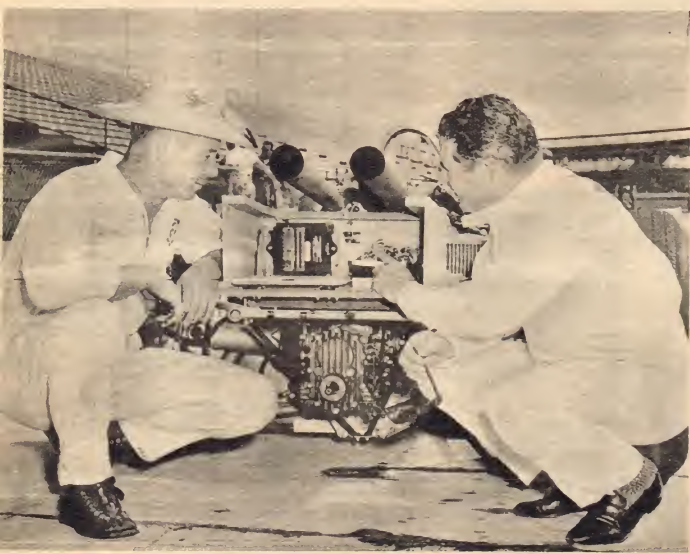
PARNELLI JONES



LOYD RUBY



JOHNNY BOY



A la derecha, Rodger Ward, explicando a Parnelli Jones el funcionamiento del oscilógrafo, registrado montado en la cola de su coche. Con este aparato se controlan las características de tensión, transferencias de peso, etc. etc. En suma, la "conducta" del coche en la pista.

En esta era espacial...



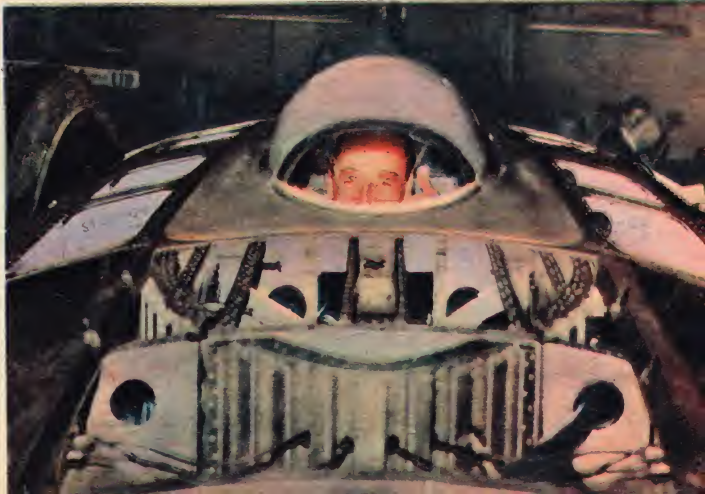
Parece una foto de película o registrada en Cabo Cañaveral momentos antes de largar una nave al espacio. Pero no. Es simplemente Juan Manuel Fangio luego de finalizar el Gran Premio de Alemania en 1950, colocándose así al frente del campeonato mundial con 30 puntos. El rubio que lo mira con seriedad es Peter Collins luego de abandonar en la misma carrera. Pero el conjunto es interesante y el rostro de Fangio, más que la expresión radiante de un ganador, pareciera reflejar la preocupación de quien escucha los decisivos: 5..., 4..., 3..., 2..., 1..., 0, y tras de eso la humareda de la explosión rumbo a lo desconocido...

EN ESTA ERA DE LA CONQUISTA DEL ESPACIO Y LA BÚSCQUEDA DE NUEVOS PLANETAS RESULTA INTERESANTE BUSCAR EN EL ARCHIVO Y ENCONTRARSE CON PLACAS VIEJAS QUE PARECIERAN PERTENECER A LA ÉPOCA ACTUAL. LA CÁMARA, CAPRICHOSA, CAPTO ESCENAS QUE NO TUVERON TRASCENDENCIA EN SU OPORTUNIDAD, PERO QUE AHORA ADQUIEREN UN CARÁCTER ACTUAL NO PORQUE LOS PROTAGONISTAS INTERVIENGAN COMO VOLUNTARIOS METIDOS EN COHETES DIRIGIDOS A LA LUNA, SINO PORQUE EN LA FORMA CURIOSA QUE LOS PRESENTAN LAS FOTOGRAFÍAS PARECIERAN PERSONALIZAR A ESOS HOMBRES QUE INVADEN EL ESPACIO, HEMOS RECOGIDO SOLAMENTE UNAS CUANTAS QUE CONSIDERAMOS SUFICIENTES PARA JUSTIFICAR LA INCLUSIÓN DE UNA PÁGINA RECOGEDORA DE CURIOSIDADES.



Logicamente estos dos señores que se llaman A. J. Foyt y Parnelli Jones, no pensaban ni remotamente que íbamos a utilizar su fotografía captada en mayo de 1962 con motivo de las 500 Millas de Indianapolis, para este propósito curioso de la página. Pero la verdad es que da la sensación de ser dos hombres que marcharán hacia el espacio y no hacia el vértigo de una tradicional carrera. Cascos, mordazas, cinturones de seguridad..., todo se presta para creer que estamos frente a un ensayo nuclear...

Los ojos picaros de Donald Campbell parecieran expresar al fotógrafo: "¿A mí con otros planetas?... ¿De dónde han sacado eso?... 'De grúpos estamos llenos'..." Pero por las dudas —pareciera agregar— tré a ver de qué se trata. No sé cuál es el planeta que dicen está habitado, pero preguntando se llevará porque si es anterior al nuestro, habrá medios de comunicaciones más modernas o por lo menos teléfonos públicos que funcionen.



REGULARIDAD A MONTEVIDEO Y RIO DE JANEIRO

El 15 de mayo de 1963 dará comienzo el Primer Gran Premio Interamericano de Regularidad, competencia automovilística de largo alcance que unirá las ciudades de Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro.

La realización de este evento está inspirada en los más elevados propósitos de unión Interamericana y acercamiento de los pueblos así como también de incentivar de las corrientes turísticas y demostración de practicabilidad de las rutas en que se desarrollará.

El certamen ha sido incluido en el programa de celebración del Cuarto Centenario de la fundación de Río de Janeiro y cuenta con amplio apoyo de parte de las autoridades brasileñas y uruguayas. La embajada del Brasil en Buenos Aires, por intermedio del SESPPO (Servicio de Propaganda y Expansión Comercial), ha brindado su inestimable ayuda para llevar a cabo la innumerable coordinación previa que fue menester efectuar.

El recorrido total se divide en cinco etapas, la primera de ellas en marcha simbólica de turismo no penalizada y las restantes puntuales, de acuerdo con la siguiente programación:

15 de mayo - 1ª ETAPA: (No penalizada) BUENOS AIRES - Colonia - MONTEVIDEO. Distancia: 170 km. 272 metros.

16 de mayo - Descanso.
17 de mayo - 2ª ETAPA: MONTEVIDEO - Montevideo - Treinta y Tres - Melo - Vaguardo - Pelotas - PORTO ALEGRE. Distancia: 203 km. 215 metros.

18 de mayo - Descanso.
19 de mayo - 3ª ETAPA: PORTO ALEGRE - Curitiba - São Paulo - Varcara - Lajes - Rio Negro - CURITIBA. Distancia: 210 km. 81 metros.

20 de mayo - 4ª ETAPA: CURITIBA - Registro - SAN PABLO. Distancia: 402 km. 215 metros.

21 de mayo - Descanso.
22 de mayo - 5ª ETAPA: SAN PABLO - Aparecida - Itaituba - RIO DE JANEIRO. Distancia: 420 km. 169 metros. Distancia total: 2.741 km. 32 metros.

Roberto Peña es campeón marplatense de karting, pero aspira, con lógico derecho, a participar en pruebas de T.C. en un futuro muy cercano. Peña es un buen mecánico y trabaja en el taller de su padre. Tiene 23 años, hace 4 que corre en karting y ha participado en más de 200 carreras. Peña, que en esta foto posa con un colaborador, es hincha de Calamante, de quien es amigo. Además, el padre de Peña es quien prepara el coche al citado volante.

Ricardo H. Vachetto, que lo visitó en su taller, nos manifiesta que Roberto, en cuanto se decida a intervenir en T.C. será un valor ponderable.



El señor Álvarez Gómez, director de la competencia de regularidad a Río de Janeiro, llevará por la ruta por cubrirse, el nombre de ASES Y MOTORES.

EL ACUERDO FERRARI - FIAT DIO OTRO MODELO DE FORMULA DOS

MODENA. — Con referencia a la máquina Dino - 166, se señala que ha sido construida por Enzo Ferrari en tiempo "record", para su fabricación "turística" por la fábrica italiana de Automobili Torino (Fiat). Ferrari lo había anunciado en su conferencia de prensa del 10 de diciembre de 1961, y hace exactamente 20 días el primer modelo (cuyas siglas significan 1.600 centímetros cúbicos en 6 cilindros) apareció en el patio de la planta de producción. Por cierto es una de las máquinas más esperadas: por lo que puede hacer en las competencias y por su posición bastante conocida para participar en las carreras de la futura "formula 2" es necesario que el motor de 1.600 centímetros sea construido por lo menos para 500 unidades. Ferrari halló la solución, mediante el convenio señalado con Fiat. La línea de la Dino - 166 es decididamente aerodinámica: basta decir que la altura de este "berlinetta" con el techo de "dixieland", es de solo 96 centímetros, mientras tiene 3,82 metros de longitud y 1,57 de ancho. El coche vacío pesa 584 kilogramos, hecho que lo caracteriza. El motor es trasero, de 6 cilindros en V de 65°, de 77 por 57, con un volumen exacto de 1.592 centímetros cúbicos. Potencia máxima con un giro de 8.000 revoluciones por minuto —la potencia, en realidad, no ha sido revelada—, que le da al Dino - 166 una velocidad máxima superior a los 200 kilómetros por hora. La caja de cambios, en un bloque con el diferencial, es de 5 velocidades. Tiene frenos de disco en las 4 ruedas, y las posteriores son centrales.

La nueva máquina simbólica la experiencia ganada por Enzo Ferrari en las competencias deportivas. El constructor confirmó que la Dino - 166 participará también en las 24 Horas de Le Mans —19 y 20 de junio próximo—, posiblemente con dos conductores italianos. Fue visible en la primera prueba la emoción de Ferrari, que tal vez retrotraja su memoria hasta 1940, cuando presentó la "815" —es decir la 1.500 de 8 cilindros—, con la que Alberto Ascari compitió en la última gran carrera que precedió a la última guerra mundial. Era las Mil Millas Italianas, de abril. Con el nuevo modelo, Enzo Ferrari retorna a las cilindradas medias, que lo absorbieron en los comienzos de su extraordinaria carrera de creador. Se cree posible que la Fiat, al producir la Dino - 166, para el comercio automovilístico, utilice una carrocería Pinin-Farina.

LA MARCA DEL EQUIPO ORIGINAL

unicos fabricantes

CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial

TUCUMAN 3550 Tel. 86-2205 - 06 - 07

CORONA DE ARRANQUE

PINON Y CORONA DE DIFERENCIAL

JUAN MANUEL BORDEU, EL MUCHACHO QUE TIENE ESE "ÁNGEL" QUE NECESITAN TODOS LOS IDOLOS

- VIAJA A EUROPA CON FANGIO
- LA TEMPORADA INTERNACIONAL
- TIENE FE EN LUIS DI PALMA

Una nota de
ALFREDO R. BIGESCHI (h.)

JUAN MANUEL BORDEU siempre es una nota. Lo mismo cuando gana que cuando pierde. Todavía más constituye un interrogante antes de cada carrera. Los aficionados preguntan: ¿Corre Borden? Igual que antes cuando se preguntaban si corría Fangio o si se habían inscripto los hermanos Gálvez. Es que ya Juan Manuel Borden ha entrado dentro del clima del ídolo, y a poco que administre sus condiciones, el futuro será suyo en forma halagadora. Posee todo para lograrlo: juventud, simpatía, calidad y coraje. Además, el "ángel", ese ángel tan necesario para adentrarse en la emoción popular. Ese ángel que es el verdadero linde para las multitudes. Porque se puede tener calidad y talento, pero si no se tiene ese "ángel" que llamamos ángel siempre nos quedaremos dentro de un mismo plano aun cuando seamos triunfadores. Porque triunfar es una cosa. Ser "dolo", otra muy distinta.

RAZON DE LA NOTA

Borden se repone de las quemaduras sufridas al comienzo de la tercera etapa del Gran Premio "Dos Orós" y aún no está autorizado para correr. Sin embargo, él manifiesta que está en condiciones de hacerlo, pero que respeta la orden del médico. Recién para Julio podría producirse su retorno a las rutas. Antes no. La razón de la nota se respalda entonces en el hecho de que Juan Manuel viajó a mercados de mayo a Europa y que algo debe llevar escondido en las alforjas. Lo visitamos en su domicilio de la avenida Figueroa Alcorta con el propósito de hurgar motivos, y el diálogo lo va arrojando a entesbones.

—Es un viaje para acompañar a Fangio y al mismo tiempo para pasarme unos 20 días en Montecarlo, donde me aguardan viejos amigos.

—¿Nada más que para eso?

—Bueno... pueden ocurrir otras cosas.

—¿Como ser, por ejemplo?

—Uno lleva el automovilismo en el alma y por ahí sale a darse el gusto en alguna donde pueda entretenerse.

—Nos dijeron que posiblemente corra en Le Mans...

—Me gustaría muchísimo, pero no sé si el médico me autoriza a hacerlo. Yo me siento bien, pero el doctor dice que hay que esperar un poco más. Por otra parte recibí una invitación para conducir en Le Mans una prototipo "Svein-Sima" de nueva fabricación italiana. Resulta indudable que la oferta es tentadora.

—¿Tiene algo que ver esta oferta con el viaje?

—En absoluto. Yo tenía unos compromisos personales que cumplir en Europa, y cuando Fangio me dijo que iba a hacer un viaje, me ofrecí para acompañarlo. Eso es todo.

—Sin embargo, sabemos que Fangio en este viaje tratará de formalizar una próxima temporada internacional en el Autódromo con máquinas Juaros.

—Es posible que haya un poco de verdad, pero yo nada tengo que ver con eso. Pero en caso de que Fangio concretara algo para



...entonces viajaría a Inglaterra para encargarse de algunas máquinas para competir con posibilidades frente a los valores extranjeros, que surgen día a día. Europa prepara a sus figuras, cosas que no hacemos aquí por distintas razones.

—¿Usted cree que aquí hay razones para que no se preparen valores?

—[Claro que las hay.] Una de esas razones es la falta de máquinas. Sin máquinas no se pueden probar hombres.

—¿Y cuál sería la solución más directa?

—Fabricarlas a aquí. Se están construyendo algunas... Lo interesante sería construir la suficiente cantidad para organizar competencias con mayor asiduidad. Los muchachos se tiran fogueando para estar en condiciones de enfrentar con posibilidades a los extranjeros. De esta manera no veo que podamos excucionar en esta... —¿Y podríamos enfrentarnos con esas mismas máquinas?

—En el supuesto caso que no resultaran bastante eficaces, entonces se traerían unas cuantas de Europa. Pero para foguear gente es necesario fabricarlas. No olviden que Argentina sigue siendo interesante en el panorama internacional y se podría recuperar el terreno perdido lamentablemente. Volantes tenemos y muy buenos.

—¿Puede citar algunos?

—No resulta arduable hacer nombres. Baste con saber que hay varios que son interesantes y con gran capacidad. Sería cuestión de ir seleccionándolos y a base de competencias continuas y formar una escudería argentina. La cuestión es empezar con algo para ir escalando posiciones.

—En verdad que no puede hacer nombres?

—Ya que insiste, le citaré a dos, Nasif Estéfano por un lado y Luis Di Palma por el otro. El primero ya ha demostrado de lo que es capaz y el segundo puede resultar una gran sorpresa en pista. Le veo grandes condiciones. Es joven y tiene temperamento. En automovilismo de pista hay que "jugarse". Y Di Palma es de los que se juegan. Es mucho más vale mucho y no creo equivocarme. Hay otros también con grandes condiciones, pero prefiero no seguir haciendo nombres para no entrar en olvidos injustificables. Europa prepara siempre elementos humanos. ¿Por qué nosotros no?

EUROPA ES DIFÍCIL

El recuerdo de las hazañas de Fangio y las brillantes actuaciones de Froilán González en el Viejo Mundo certifican las palabras de Juan Manuel Borda. En menor escala también hicieron lo suyo Roberto Mieres, Alfredo Pán y Benedicto Campos, entre otros. Se nos dice que eran épocas más favorables y nosotros contestamos que todas las épocas son buenas cuando hay material humano y deseo de hacer las cosas bien. Lógicamente que no siempre surge en el panorama una figura de excepción como el "Churco". Pero tampoco los otros

Sueña con formar una escudería argentina, con miras al futuro

países, recogen volantes de la capacidad de un Ascari, Wimille, Moss y muchos otros. Los que han surgido después de esta tanda del ayer nunca olvidados lo han hecho luego de un foguero intenso, comenzando desde abajo hasta lograr las alturas. Al respecto, Juan Manuel Borda nos dice:

—Hoy hay extraordinarios volantes dentro de la fórmula uno. ¿Así mismo nacieron manejando esas máquinas? No. Fueron un proceso de evolución que los llevó a ocupar este primer plano en el concierto mundial. Es por eso que insisten en formar una escudería argentina con coches de fórmula Juniors, que es la antelosa de la fórmula mayor. Cuando yo fui a Europa en 1959, corrían máquinas Juniors nada menos que Jim Clark, Lorenzo Bandini, John Surtees y Scarfotti, entre otros. Yo ese año probé fortuna en el Viejo Mundo y tuve la suerte de ganar en Monza. Bandini llegó segundo...

—¿Qué posibilidades tendrían nuestros muchachos allí?

—Por el momento ninguna. Allí las marcas preparan los coches y eligen sus hombres para la formación de equipos. Para ello buscan a los que ya conocen. No arriesgan nada. Van más o menos a lo seguro porque hay muchos intereses de por medio. Nosotros tenemos que ir y mirar. Permanecer un año o dos para ambientarnos y luego tentar fortuna. Y eso es muy caro. No todos sin ayuda pueden afrontar un gasto seme-

jante. La única ventaja que llevamos es que nos conocen por lo que hizo Fangio... Otra cosa en cambio sería correr en equipo aquí, enfrentar a los extranjeros en una temporada Internacional Juniors sin dar ventaja de máquinas y poner así en evidencia las condiciones de cada uno. El camino entonces sería más corto y más directo. En Inglaterra preparan continuamente hombres y sacan valores. Cada tanto aparece un desconocido y cumple una hazaña. No imprevisto. Todo está dentro de un cálculo y una lógica.

—Pero usted podría correr allí sin esas dificultades...

—Porque yo fui y tuve la suerte de seguir un proceso que no se presenta siempre. Allí me conocen y tengo amigos. Para mí es distinto. Pero así y todo, si no voy segundo para que me vean y si demoro demasiado en aceptar alguna invitación para correr, también voy encontrando dificultades con el tiempo. Allí siempre se renuevan. No esperan. Europa es muy corvada para brindar oportunidades. Cuando ésta llega, hay que aferrarse y no largar.

—¿Quiere decir que usted piensa seguir corriendo allí?

—Esa es una pregunta difícil. Cuando no conozca el TP, creo que mi vida estaba en las pistas. Que nadie me sacaría de allí. Pero ahora le tomé el gusto a la ruta y ya las cosas se me complican. El turismo de carretera tiene un poderoso ímán. Es difícil soltarse...



Juan Manuel Borda cuando comenzó a "trabarse" con los socios en el Viejo Mundo. En esta foto lo vemos con Phil Hill, Lorenzo Bandini y el malogrado volante mexicano Ricardo Rodríguez.



CLARK, SUMA Y SIGUE GANO BAJO LA LLUVIA

PAU (Francia). — El mal tiempo destiñó el desarrollo del XXV Gran Premio Automovilístico de Pau, fórmula 2, en el que se impuso el volante escocés Jim Clark, quien ya había resultado vencedor el año pasado.

Se dio la salida a los 19 participantes, bajo una lluvia torrencial, razón que justificó ampliamente que no se haya superado el difícil record del circuito.

He aquí la clasificación:
1.º Jim Clark, Gran Bretaña, Lotus-Cosworth, 220km.500 en 2h.20m.24.4, promedio de 92km.378 por hora. 2.º Richard Attwood, Gran Bretaña, Lola-BRM, 1 vuelta atrás; 3.º Johnnie Dutton, Gran Bretaña, Brabham-Cosworth, una vuelta; 4.º Tony Maggs, Sudáfrica, Lola-Cosworth, a 2 vueltas; 5.º Jackie Stewart, Gran Bretaña, Cooper-Cosworth, a 2 vueltas; 6.º Jean Schlesier, Francia, Brabham-Ford, a 2 vueltas; 7.º Mike Beekwith, Gran Bretaña, Brabham-Ford, a 3 vueltas; 8.º D. Hoos, G. Breña, Lotus BRM, a 3 vueltas; 9.º Jean Vinatier, Francia, Alpine-Renault, a 4 vueltas; 10.º José Hosinski, Francia, Lola-Cosworth, a cuatro vueltas.

EL HISTORIAL DE PAU DESDE 1901 HASTA 1965

Desde que en 1901 se realizó por primera vez el Gran Premio de Pau, los ganadores fueron los siguientes pilotos:

- 1901 M. Farman, Panhard
- 1901 M. Farman, Darracq
- 1901 L. Renault, Renault
- 1903 M. Leloux, Hagard
- 1905 T. Savolais, "R. Rome"
- 1905 Ph. Etancelin, Talbot
- 1907 J. P. Winille, Bugatti
- 1908 R. Dreyfus, Ford
- 1909 H. Lang, Mercedes
- 1917 N. Paganí, Maserati
- 1918 M. Paganí, Maserati
- 1919 J. M. Fangio, Maserati
- 1920 J. M. Fangio, Maserati
- 1921 J. Villorri, Ferrari
- 1922 A. Ascari, Ferrari
- 1923 A. Ascari, Ferrari
- 1924 J. Behra, Gordini
- 1925 J. Behra, Maserati
- 1927 J. Behra, Maserati
- 1928 M. Trintignant, Cooper
- 1929 M. Trintignant, Cooper
- 1930 M. Trintignant, Cooper
- 1931 J. Brabham, Cooper
- 1961 A. Clark, Lotus
- 1962 M. Trintignant, Lotus
- 1963 J. Clark, Lotus
- 1964 J. Clark, Lotus
- 1965 J. Clark, Lotus

EL CIRCUITO COSTANERO DE SAN PEDRO TUVO SU FIESTA

Una verdadera fiesta automovilística fue la que se cumplió en el circuito número uno de San Pedro en la competencia por coches de TM organizada por el Automóvil Club de la mencionada ciudad. Participaron máquinas de 2 categorías, triunfando en la mayor, Francisco Mayorga y en la menor el uruguayo Mario Camera, luego de protagonizar en ambos casos, luchas que mantuvieron el suspense en la enorme cantidad de aficionados que concurrieron a presenciarlas. La clasificación en las dos categorías fue la que detallamos a continuación:

Categoría A (de 1151 hasta 1600 cc): 1.º Francisco Mayorga, Alfa Romeo Giulía, 23m.35s.21; 2.º Alberto Cancellieri, Auto Unión, 23m.38s.2; 3.º Alberto Carrazza, Fiat, 24m.44.8; 4.º Pedro Sanchez (Flat Abarth), 24m.48.4; 5.º Alberto Depago, Renault Gordini 1093, 24m.22.5.

Categoría B (de 701 hasta 1150 cc): 1.º Mario Camera (uruguayo), Auto, 25m.2s.7; 2.º "Klear" B. M. W., 25m.3s.3; 3.º "Espartaco" B. M. W., 25m.15s.4; 4.º Roberto Galluzzi, N. S. U. Sport Pro, 25m.46.4; 5.º Juan Carinelli, de Auto, 26 m.20s.7.

Fue inaugurado un nuevo local de concesionarios "Citroën" en Vicente López, al 1500 de Avenida Maipú. Al acto concurrieron autoridades de la empresa y periodistas. En el brindis viose al señor Jean L. Taffroy, gerente comercial, y a los señores Andrés García, Luis Suárez, Florentino Suárez, Alfredo Sierra, Carlos Suárez, Domingo Jean Gasfiero, Alfredo García Vior y Nicolás D'Agostino, subdirector de nuestra revista.

ANDREA VIANINI GANÓ Y PERDIÓ EN UNA MISMA COMPETENCIA EN EL AUTODROMO

El Autódromo Municipal, bajo el sol de una tarde especial para sentarse en las tribunas, estaba colmado por todos aquellos que no quieren perderse las Cien Millas organizadas por el Moto Club Argentino. Y se largó primero los chicos de hasta 700 cc y luego progresivamente sus hermanos mayores de hasta 1150 cc y 1600 cc, en tres series de siete vueltas cada una.

Trinitivamente se había pensado en hacer series de diez vueltas, pero el sol no espera y las finales hubieran terminado de noche. Las primeras siete vueltas no estuvieron cargadas de mayores emociones y las estilizadas líneas del sportina de Galluzzi fueron las primeras en asomar el holgico en la largada, manteniendo la punta hasta el final. La lucha por el segundo puesto fue algo más interesante, pero pese a los esfuerzos del De Carlo de Gallo fue Ferrea quien con una máquina similar se colocó a la cola de Galluzzi en la llegada. En la segunda serie la deserción del lonquileño Perkins, rompió el bloque, pero a su importancia no alcanzó a restar brillo a la disputa entablada entre Guimarey, Cancellieri y Cacho, que se ubicaron al fin como antecede. La tercera serie fue demasiado fácil para Vianini, que además de ser un volante tan probado como sus perseguidores, contó con un handicap grande en su máquina.

Después vino el plato fuerte: se desarmó, seizó la bandera y las máquinas se fueron altopercorriendo en la largada, como guardando fuerzas para las largas Cien Millas. Cuando se apagó apenas el ruido de la largada, el duelo Pese-Gómez ya había comenzado. La lucha era por el segundo puesto, del primero ni hablar: allí estaba Vianini y allí seguiría por las vueltas de las vueltas, amén.

Lamentablemente en la segunda vuelta se acabó y Gómez se dio el gusto de obligar a Ferrea, quien más tarde evidenciaría falta de lo llevarían al abandono en la vuelta vigesimatercera después de haberse detenido ya en la novena a cambiar gomas. Atrás las cosas no tuvieron una definición tan clara e inicial. En la 12.ª de 701 hasta 1150 cc, Guimarey consiguió alzarse con la victoria solo después de desplazar a Gaiña Paz, que se mantuvo en punta hasta donde aguantó su máquina, y en la categoría de menor cilindrada, muy retrasada con respecto a las demás, el triunfo de Camera no dejó de ser interesante. El Alfa Romeo-Vianini (lo ponemos así todo junto porque se notó una buena complementación hombre-máquina) ganó. Y ganó con tanta luz que llegó con una vuelta de ventaja sobre el Peugeot C de Gómez. En el problema que se suscitó después perdió la carrera en la discusión reglamentaria frente a un escritor, pero en la discusión y mudanza y mudanza por los cuatro costados. Se le aplicó la sanción

reglamentaria perdiendo la carrera que había ganado. Todo por no llevar la correspondiente rueda de auxilio, que no influyó para nada en el desarrollo de la competencia. Pero los reglamentos se han hecho para ser cumplidos y tuvieron que cumplirse también Gallo y Guimarey. Ojalá se aplicara siempre con la misma severidad este criterio...

LOS RESULTADOS

Los resultados generales de la jornada, que luego sufrirían modificaciones sin definir aún, a raíz de las sanciones a los volantes citados en la nota, fueron los siguientes:

Serie 1. Categoría A (hasta 700 cc): 1.º Roberto Galluzzi (N.S.U. Sport), 17m.3s.1, a 96 km.236 de promedio; 2.º Carlos Ferrea (De Carlo), 17m.16s.3; 3.º Juan C. Gallo (De Carlo), 17m.15s.7; 4.º José López (De Carlo), 17m.28s.7; 5.º Carmelo Capusso (De Carlo), 18m.21s.5.

Categoría B (de 701 hasta 1150 cc): 1.º Carlos Guimarey (R. Gordini 1093), 16m.2s.1, a 103km.044 de promedio; 2.º Alberto Cancellieri (Auto Unión), 16m.3s.3; 3.º "Cacho" (R. Gordini 1093), 16m.4s.7; 4.º Guillermo Gaiña Paz (Auto Unión), 16m.18s.3; 5.º Pedro Sanchez (Flat Abarth), 16m.50s.

Categoría C (de 1151 hasta 1600 cc): 1.º Andrea Vianini (Alfa Romeo Giulía), 15m.12s.5; a 108km.60 de promedio; 2.º Germán Pese (Alfa Romeo Giulía), 15m.50s.1; 3.º Alberto Gómez (Peugeot 403), 15m.54s.6; 4.º Roberto Pedelacchini (Peugeot 403), 16m.10s.2; 5.º Juan P. Concaro (Flat 1500), 16m.10s.7.

Clasificación final. Categoría A (hasta 700 cc): 1.º Mario A. Camera (De Carlo), 1h.31m.38s.9 (57 vueltas), 77m.55s de promedio; 2.º Carmelo Capusso (De Carlo), 1h.29m.5s.5 (37 vueltas); 3.º Roberto Galluzzi (N.S.U. Sport), 1h.32m.3s.3 (37 vueltas); 4.º Juan Carlos Gallo (De Carlo), 1h.30m.0s.5 (36 vueltas); 5.º Rogelio Scaramella (De Carlo), 1h.30m.21s.2 (36 vueltas).

Categoría B (de 701 hasta 1150 cc): 1.º Carlos Guimarey (R. Gordini 1093), 1h.31m.45s.3 (40 vueltas), a 102km.834 de promedio; 2.º Pedro Sanchez (Flat Abarth), 1h.31m.7s.1 (39 vueltas); 3.º Joela A. Pittaladi (Auto Unión), 1h.31m.29s.8 (38 vueltas); 4.º Ansel Mattezzi (Auto Unión), 1h.30m.28s.7 (37 vueltas); 5.º Hugo Mastrelli (R. Gordini 1093), 1h.32m.21s.8 (37 vueltas).

Categoría C (de 1151 hasta 1600 cc): 1.º Andrea Vianini (Alfa Romeo Giulía), 1h.29m.52s.1 (41 vueltas), a 107km.690; 2.º Alberto Gómez (Peugeot 403), 1h.29m.4s.1 (40 vueltas); 3.º Juan P. Concaro (Flat 1500), 1h.31m.17s.2 (40 vueltas); 4.º Tito Ballaciani (Peugeot 403), 1h.31m.10s.4 (39 vueltas); 5.º Roberto Fardino (Flat 1500), 1h.32m.2s.9 (39 vueltas).

A JULIO PEREZ

"LO LLORARON HASTA LOS RIVALES"

Es una nota de MARIO A. F. M. DE VITIS

MURMULLO de arroyo... ardor de sol pleno... frescor de lluvia esperada... Quietud de siesta y vibración de trabajo en el despeñarse de los triguales y en el sonoro repiquetear del yunque y el agitado quehacer de la fragua... Todo eso... y mucho... mucho más era (y es) Arrecifes.

Sus horas, que parecían quietas, se suceden en un ritmo de trabajo sin pausa y se eleva fecundo en las manos de sus hombres y de sus mujeres. Ahí, en ese ambiente, en ese clima, nació quién luego sería ídolo indiscutido e indiscutible del pago.

Era de familia de arraigo en el pueblo. Gente que avanzó en la vida por el único camino digno: el de la honradez, del trabajo y de la hospitalidad. La hombría de bien que arrancaba en las estancias señoriales de antaño, había hecho carne en todos... y el ídolo no negó la estirpe, por el contrario, la llevó al cubo.

Hombre entregado al trabajo fuente y base de todo progreso, incurrió en lo que sería su pasión, esa pasión que lo consumiría en plena tarea, el automovilismo. Fue mecánico experto y señor del deporte, al que entregó todos sus anhelos y sapiencia. Nunca escondió el fruto de su incansable búsqueda de nuevas cosas. Siempre tuvo la mano abierta a todas las generosidades y ello le granjeó el afecto y el respeto de todos los que tuvieron la enorme dicha de tratarlo. Fogueado en todas las vicisitudes, templó su carácter sin demostraciones de machismo... todo lo opuesto, pasó su gallardía con una pátina de humildad, que lo hacía más grande, más querido y... también, más buscado. Creció en alas de una fama bien ganada. Su enorme prestigio no fue fatuo como todo prestigio fabricado... El suyo resultó natural, elocuente, porque nació, creció y expandió, por sus innatas virtudes de caballero, de auténtico señor del deporte y su claro sentido de la amistad y de la solidaridad. Por eso, como dijo en su oportunidad ese maravilloso maestro del periodismo que fue el pergaminito don Carlos P. Trincavelli, "LO LLORARON HASTA SUS RIVALES". Desde luego que se refería a sus rivales deportivos, ya que como ciudadano no podía tener rivales ni adversarios.

El automovilismo lo erigió en uno de sus preferidos. Supo de éxitos llamativos. No obstante, cuando la suerte no le sonrió mantuvo enhiesta su proverbial personalidad, sin atisbos de amargura, poniendo "buena cara" ante la frustración. Su rostro dibujaba siempre el hemicírculo de una sonrisa campechana y franca... El deporte no admite rencores ni envidias... así lo entendió siempre, el arrecifense, que fue factor primordial para que el slogan de: "Arrecifes, capital del automovilismo", adquiriese base de fundamento irreversible.

Pero un día... el mismo se pierde en el calendario... pero se avizora en el recuerdo, trabajó arduamente en la preparación de su máquina. Iba a intervenir en las clásicas 500 Millas. Todo su Arrecifes querido lo acompañó. Las palabras laudatorias subían la escala en peldaños de ditirambos... hasta que el ídolo, en un gesto propio de su personalidad, dijo vibrante: "Por favor, señores, basta de elogios... yo soy muy poco, quizás, no soy nadie. Por eso estimo que volveré a estar entre los que no se ubicarán en las posiciones de avanzada. Las carreras siempre la ganan los mejores", y cerró el palabrerío de los circunstantes, que solo mostraban su entusiasmo y optimismo postulando el triunfo del hombre del pago, del ídolo de Arrecifes...

Y salió hacia la capital. Poco antes, sin darte mayor importancia, de modo intrascendente, colocó un zapatito de su hijita, en el coche. Quería llevar ese adimniculo como si fuera la presencia viva de su prolongación en la vida. Es que, hombre de hogar, sabía dar el verdadero valor a esas cosas, que muchos desconocen por no tener la enorme satisfacción de ser padres... Para los padres, esas minúsculas cositas tienen una proyección inculcable. Luego esas manos, abiertas a todas las generosidades, empuñaron el volante rumbo a La Plata... y no se produjo el regreso... debió ser traído... En el camino apagose su corazón... pero no su sonrisa, que quedó estereotipada, como postrer semblanza de quien siempre, aun ante la adversidad, supo sonreír... Todo Arre-



cifes se estremeció. Las aguas del río Arrecifes, se convulsionaron, como si el cantarino murmullo de todos los días se convirtiese en lloro estremecedor...

Luego la caravana de automóviles, emprendió el regreso. Los motores, de por sí rugientes, sólo susurraban un ronquido tenue que tenía la resonancia de una canción fúnebre... por momentos, como dijo en su comentario don Carlos P. Trincavelli, se alejaban llorando...

Y mientras esa sinfonía de coches, que en las sombras de la noche incipiente parecían crespones andantes, en la necrópolis de Arrecifes, en el Panteón de González... quedaban los restos mortales de Julio Pérez, señor de señores, deportista hidalgo entre pares y caballero sin tacha, que siempre tuvo la mano generosamente abierta a toda ayuda... y dejaba en la estirpe automovilística a su sobrino, que empuñó de éxitos el automovilismo de Arrecifes y del país todo, a José Froilán González... mientras, su esposa e hija, hoy ésta, una señorita... recibieron el mejor legado que se pueda dejar a un ser humano... La resonancia de una vida honrada, de trabajo y amistad... Un hombre sin mácula, alumbrado por el fuego sagrado de la deconcia... virtud especialísima de que Arrecifes con la prestancia de las antiguas estancias criollas, con sus horas quietas... su sol ardido... su trigo áureo y sonoro canto del yunque y acompasado agitar de la fragua... Era todo un hombre... don Julio.

Hubo emoción en la etapa a Río Cuarto pero al final Loeffel quedó sin rivales



Santiago Aloe, cuarto en la general y gran animador de la competencia

CON la participación de treinta de los treinta y tres inscritos comenzó la carrera internacional entre Hughes y Río Cuarto, ida y vuelta, en dos etapas, y que se adjudicó en gran forma Carlos Loeffel luego de imponerse en los dos tramos. Desertaron de la partida M. Mantinini, H. Stracov y J. Barrera. Desde la iniciación trató Marcos Cianfi de imponer un ritmo vertiginoso a la carrera tomando la delantera en el camino, pero desde su décimo puesto en la partida Loeffel venía acelerando el andar de las aguas, exigiendo a fondo a su Chevrolet, que respondió en forma magnífica y en las rectas, con viento a favor, llegó a alcanzar una velocidad de 220 kilómetros.

Tan arrolladora resultaba la labor de Loeffel, que al cumplirse los primeros 100 kilómetros de la etapa ya se había colocado cuarto en el camino y primero en la clasificación por tiempo cronológico, estableciendo un promedio de 204,758 kilómetros, aventajando a Cianfi por 9" y por 36" a Pairetti. A Dante Emil-

iozzi, ubicado quinto, le había alcanzado a esa altura, 144". Todos corrían fuerte en esta primera etapa de 424,600 kilómetros, pero era indudable que quien lo hacía con mayor empeño y seguridad era el ganador, que en la mitad de este tramo había aumentado considerablemente su ventaja sobre sus más inmediatos perseguidores. A Cianfi le llevaba 1'15", a Pairetti 1'46" y a Emiliozzi 3'25", habiendo elevado el promedio horario a 207,219 kilómetros. Antes de llegar al control de La Carolina, Cianfi debió detenerse, aprovechando Pairetti para superarlo.

En el primer tramo de tierra, muy poco, Loeffel siguió imponiendo un ritmo veloz a la carrera, y Pollonari, brillante animador de la competencia, se detuvo a 20 kilómetros de la partida con serios desperfectos

en el camino, pero Carlos Loeffel, que seguía acelerando a fondo, amenazaba esa posición en su propósito de llegar también primero a Río Cuarto. Ya había dejado atrás a Emiliozzi, y al detenerse Pairetti con inconvenientes en el motor, Loeffel pasó a comandar el lote van-guardista en San Basilio, arribando primero al autódromo de Río Cuarto, rubricando así una labor extraordinaria cumplida desde el comienzo al tener que luchar frente a los volantes citados más arriba y a hombres como Pollonari, Jesús R. Risatti y Luis di Palma, entre otros, que fueron rivales muy difíciles de doblegar. Corresponde destacar que Eduardo Casá, que siempre anduvo entreverado, logró con su Ford Falcon una quinta posición en la etapa, pese a finalizar con la caja de velocidades engranada. En los últimos tramos el promedio fue bajando, filándolo Loeffel en 174,995 en Río Cuarto.

EL TRAMO DE VUELTA

La segunda etapa consistió en el regreso a Hughes desde el autódromo de Río Cuarto, sobre un parciel de 478,300 kilómetros, quedando en carrera solamente 17 coches de los 30 que habían iniciado la competencia. La velocidad impresa en la primera etapa motivó numerosos abandonos, arregándose en la partida de Río Cuarto la no presencia de Mario Iacuzzi, reduciéndose a 10 el lote clasificado.

En el primer tramo de tierra, muy poco, Loeffel siguió imponiendo un ritmo veloz a la carrera, y Pollonari, brillante animador de la competencia, se detuvo a 20 kilómetros de la partida con serios desperfectos

mecánicos. La decisión de Loeffel en esos primeros tramos ya le había reportado la satisfacción de aventajar a Cianfi por 49" y a Emiliozzi por 51". No había duda alguna sobre éste último. Marchaba muy lento, y un poco más adelante fue rebasado por Eduardo Casá y Risatti.

YUELCA MARCOS CIANFI

En la primera curva, luego de haber dejado atrás el control de la localidad de Las Acacias, a pocos kilómetros de iniciada la etapa, el espectacular vuelco del coche de Marcos Cianfi, cuando marchaba segundo en el camino, alteró la marcha normal de la competencia. Cianfi sufrió un desvanecimiento, pero pronto se repuso, resultando liso a acompañante Pascual Casá. Risatti y Emiliozzi se detuvieron para averiguar la causa de la caída de Cianfi, pero pronto se repusieron y continuaron la carrera.

A los 77 kilómetros la diferencia entre Loeffel y Risatti era de 17'30", pero al pasar por La Carolina (117 km.) aquí aumentó la ventaja y ésta era la clasificación: Loeffel, 4'10" con un promedio de 145,743 kilómetros; Risatti, 50'38"; Casá, 51'30"; Rev. 54'25"; y Rodríguez, 55'00". Se detuvieron en resumen de la marcha de Pollonari y el abandono de Di Palma y F. Colas por haber rotado un neumático. Pollonari abandonó ya en Venado Tuerto, en tanto que Eduardo Casá desalojaba a Risatti y se colocaba segundo en el camino y en la clasificación. Pero ya la carrera, con la sucesión de abandonos de figuras importantes, había perdido buena parte de su interés y nada hacía peligrar el triunfo definitivo de Loeffel, que por el control de Venado Tuerto, cumplidos 251,400 kilómetros de la etapa, aventajaba a Casá en 4'36" y a Risatti en 5'28", diferencias difíciles de descontar dentro de un planteo normal de carrera.

Luego del primer paso por Hughes se produjo otra variante de importancia. Casá, segundo en la etapa, pasó a ocupar también el segundo puesto en la general al abandonar Risatti la competencia por desperfectos mecánicos.

De allí hasta el final, no hubo novedades. Definidas claramente las posiciones, los que integraban el lote de avanzada trataron firmemente de mantenerlas ante la imposibilidad de hacer otra cosa, y se llegó al final de la carrera con un cómodo triunfo de Loeffel que superó a Casá en la etapa por 33" y en la general por 16'44".

CLASIFICACION GENERAL

Primera etapa (424.600 km): 1º Carlos Loeffel (Chevrolet), 2h26'20"; 2º

Eduardo Casá, con Ford Falcon, pese a los inconvenientes que tuvo al final de la primera etapa, logró clasificarse segundo en la clasificación general.

Brillante actuación de Casá y Risatti. Volcó Marcos Cianfi





El 10 de Loeffel se acerca velozmente a la meta. La emoción que sobre en la primera etapa faltó en la segunda por los numerosos abandonos.

un promedio de 174km/695; 2º Marcos Cianci (Dodge Valiant), 2h29'38"; 3º Dante Emiliozzi (Ford), 2h33'43"; 4º Jesús R. Risatti (Ford Falcon), 2h36'40"; 5º Eduardo Casá (Ford Falcon), 2h39'31"; 6º Norberto Pollnori (Chevrolet), 2h39'37"; 7º Luis Di Palma (Chevrolet), 2h43'27"; 8º Erveto Rodríguez (Chevrolet), 2h43'23"; 9º Santiago Aloé (Ford), 2h50'59"; 10º Otto Parodi (Chevrolet), 2h54'10"; 11º Juan Luluaga (Ford), 2h57'33"; 12º Fernando Martore 2h58'42".

Segunda etapa (479km/300): 1º Carlos Loeffel (Chevrolet), 2h47'58", a un promedio de 171km/188; 2º E. Casá (Ford Falcon), 2h51'32"; 3º Héctor Rey (Chevrolet), 3h1'30"; 4º Er-

veto Rodríguez (Chevrolet), 3h2'58"; 5º Santiago Aloé (Ford), 3h3'19"; 6º Marcial Feijoo (Ford), 3h33'27"; 7º Héctor Marcelino (Ford), 3h39'35"; 8º Otto A. Parodi (Chevrolet), 3h36'18"; y 9º Vicente J. Luluaga (Ford), 3h41'27".

Clasificación general (903km/900): 1º Carlos Loeffel (Chevrolet), 5h14'19", a un promedio de 172km/542; 2º Eduardo Casá (Ford Falcon), 5h26'37"; 3º Erveto Rodríguez (Chevrolet), 5h48'22"; 4º Santiago Aloé (Ford), 5h56'09"; 5º Héctor Rey (Chevrolet), 6h8'52"; 6º Otto A. Parodi (Chevrolet), 6h30'28"; 7º Vicente J. Luluaga (Ford), 6h38'35"; 8º Marcial Feijoo (Ford), 6h47'77"; y 9º Héctor Marcelino (Ford), 6h58'14".



Erveto Rodríguez, otro balcarceño que pinta lindo. Ya Balcarce hace buen tiempo que viene siendo punto neurálgico del automovilismo.



Prefiera lo mejor
Willard
ACUMULADORES

OSTILIO BOCCI S.A. Maipú 471 5º piso T. E. 32-4729/0852 Bs. As.

ASES y MOTORES

POR EL MUNDO

NUEVOS "MINI" HIDROLASTICOS

LONDRES. — La British Motor Corporation acaba de anunciar una serie de importantes cambios técnicos en su línea de Austin y Morris "Mini", el primero y más importante cambio consiste en la introducción del revolucionario pero ya bien probado sistema de suspensión totalmente independiente, denominado "hidrolástico". Esta suspensión proporciona a los "Mini" excepcionales cualidades de rodado y maniobra. Otra de las características de los nuevos "Mini" es un frenado más potente con menor presión de los pedales y una caja sincronizada modificada de 4 velocidades y marcha atrás, que ha sido utilizada en los últimos años en los "Mini Cooper".

Completa la lista de mejoras mecánicas una lámpara de advertencia del filtro de aceite, ubicada en el tablero de instrumentos, que informa instantáneamente al conductor cuando es necesario reemplazarlo.

Exteriormente el nuevo "Mini" no presenta cambios, pero internamente posee una serie de modificaciones de menor escala, tales como una llave interruptora para el arranque, que ha sido incorporada a todos los modelos sedan y una luz interior de "corredor", que se enciende al abrir cualquiera de las puertas. La suspensión totalmente independiente "hidrolástica" ha sido incorporada solamente a los últimos modelos sedan de la línea "Mini" que son los siguientes: Austin/Morris "Mini-Minor", en sus dos modelos sedan; Basle y D-Luxe; Wolseley "Hornet" y Riley "Elf", Austin/Morris "Mini Cooper 970 S" y "Mini Cooper 1275 S".

FOYT Y MARVIN PANCH SE IMPUSIERON EN LAS 500 MILLAS DE ATLANTA

ATLANTA. — El campeón de Indianápolis, A. J. Foyt, y Marvin Panch conquistaron las 500 millas de Atlanta para automóviles de serie. Foyt, que por primera vez competía en una prueba automovilística desde las graves lesiones que sufrió en las 500 millas de Riverside, en enero último, reemplazó a Panch cuando se habían completado dos tercios de la competición. El cambio tuvo lugar después que la máquina de Foyt sufriera inconvenientes mecánicos y Panch se sintiera en inferioridad física por el calor reinante. Bobby Jones quedó segundo, a unos 20 largos del vencedor; Ned Jarrett tercero, Dick Hutchinson cuarto y Duddy Baker, con Dodge 1964, quinto. Los cuatro primeros volantes condujeron Ford 1965. Foyt tomó el primer puesto en el 252 circuito de los 334 que comprendieron la carrera, cuando estalló un neumático de la máquina del puntero Freddie Lorenzen, golpeando el automóvil contra un muro de retención. Ese fue el primero de los cinco accidentes registrados en la última mitad de la prueba, que obligaron a mantener la bandera de peligro durante 28 circuitos. Hasta ese momento parecía que se establecería un récord para la prueba, pero tales demoras hicieron que el promedio de Foyt solo ascendiera a 207,85 kilómetros por hora.

CASSNER FALLECIO EN UN ACCIDENTE EN LE MANS

LE MANS. — Murió el automovilista norteamericano "Lucky" Cassner, que salió a toda velocidad de la pista durante una de las corridas de práctica para la prueba de las 24 horas que se disputará en esta ciudad. Cassner conducía una Maserati a pleno régimen y al entrar a la curva de Mulsanne apiló los frenos. Algo falló en la pesada máquina blanca, pues siguió de largo y se estrelló contra la barrera quedando casi

totalmente destrozada. Cassner fue llevado urgentemente al hospital Delagrè, pero falleció cuando se le sometía a una primera cura. El extinto había sido piloto de una línea aérea comercial hasta el año 1966, que se dedicó a las competencias automovilísticas. En 1961 ganó la carrera de los mil kilómetros de la pista de Nurburgring y en el mismo año ganó el gran premio de La Habana.

GRAHAM HILL GANÓ EN SNETTERTON

SNETTERTON, Inglaterra. — El piloto británico Graham Hill, con Brabham BTM, ganó la carrera automovilística internacional de fórmula II, después de una dura competencia con otros dos ex campeones mundiales.

Hill ganó las dos series de 25 vueltas, cubriendo el total de 215,000 kilómetros, en 1h20m25d, con una velocidad promedio de 161km. 725 por hora.

En segunda lugar quedó otro británico, Mike Bevan-Hill, con Brabham BToworby, con 1h21m47d, y cuarto tercio de Jim Clark, con Lotus, en 1h21m33d.

La prueba tuvo varias pausas por un desarrollo y el récord del circuito fue marcado por tres veces. El australiano Jack Brabham, con su auto con motor Honda, estableció el tiempo más veloz del día luego la vuelta de 1031 metros, con un promedio de 160km. por hora. El récord a la vuelta era de 150km. 800.

De los 22 autos que iniciaron la carrera solo 15 se clasificaron para la serie final.

JIM CLARK se Impuso en la Prueba de Siracusa

SIRACUSA, Sicilia. — El británico Jim Clark, con un Lotus Climax, obtuvo la victoria en el Gran Premio de Siracusa, competencia no incluida en el campeonato mundial de conductores, pero considerada como trampolín para las posteriores pruebas de la temporada.

El vencedor empleó para recorrer las 56 vueltas de un circuito de 5km.500 —308 kilómetros en total— 1h.43m.47s., estableciendo un promedio horario de 168km.063 por hora.

El corredor británico John Surtees, actual campeón del mundo, arribó con su Ferrari en segundo lugar, su tiempo fue de 1h.44m.29s.5. Los puestos posteriores fueron obtenidos por los siguientes volantes: 3º, Lorenzo Bandini (Italia), Ferrari, 1h.44m.33s.; 4º, Joachim Bonnier (Suecia), Brabham Climax, a una vuelta; 5º, Ludovico Scarfiotti (Italia), Climax BRM, a dos vueltas; 6º, Bob Anderson (Reino Unido), Brabham Climax, a nueve vueltas; 7º, Bernhard Collomb (Francia), Lotus, a diez vueltas, y 8º, André Vichy (Suiza), a veintidós vueltas.



LE DEBEMOS UNA EXPLICACION

Bajo la nueva denominación "REPUESTOS CHRYSLER" en envases también nuevos — azul y blanco —, ya están en el mercado los legítimos repuestos para los productos Chrysler.

Son los mismos repuestos que hasta hoy se presentaban únicamente con la marca MOPAR.

Ahora puede usar usted cualquiera de las dos, pero espere, ninguna otra! Toda imitación, en apariencia igual, puede ocasionar daños serios y costosos a su automotor.

Su Concesionario tiene la línea completa de repuestos Chrysler.

FÈVRE Y BASSET U.S.A.



CHRYSLER
ARGENTINA S.A.

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.

QUE COMBINACION: "ROLO" ALZAGA Y

FRIC-ROT *Gabriel* **COMPETICION!**



drón.
Austin

Felicitamos al doble vencedor de la montaña, Rodolfo de Alzaga, por la magnífica conducción, habilidad y coraje... a Ford Motor Argentina por la performance de su Ford Falcon... y a Oscar Alfredo Gálvez por la pericia en la preparación de la máquina... y les agradecemos por la confianza depositada en nuestros productos. Vaya, igualmente, nuestro saludo al corredor A. Viale del Carril, que se clasificó tercero.

Amortiguadores FRIC-ROT GABRIEL - Moreno 50 - Rosario

